

W NUMERZE: Podajmy sobie dłonie ● Leningrad w słońcu ● Granatowi towarzysze ● Światło na kursie ● Opowieści sygnałów morskich ● Zwiadowcy morskich głębin ● Słońce, woda, żagle ● i inne.

Nr. 9
WRZESIEŃ
1951
CENA 1 ZŁ

Młody Żeglarz

NA MORSKIM HORYZONCIE



Przez okres dwóch miesięcy, od tak długiego bowiem czasu nie podawaliśmy na łamach naszego pisma wypadków, jakie nastąpiły NA MORSKIM HORYZONCIE, gdzie zaszło wiele nowych wydarzeń.

Na czoło ich wysuwa się radosny meldunek PKPG o wykonaniu zadań Narodowego Planu Gospodarczego w II kwartale br. Czytamy tam m. in., że żegluga morska wykonała kwartalny plan przewozów towarowych w 124 proc. przy wzroście o 69 proc. w porównaniu z II kwartałem 1950 roku.

Na zdjęciu poniżej obejrzeć możemy wspaniały sukces naszych stoczni — wybudowany całkowicie w kraju supertrauler „RADUNIA", pierwszy z serii tego rodzaju rybackich statków dalekomorskich.

Wydarzeniem, które odbiło się szerokim echem wśród pracowników morza i wybrzeża, był iście korsarski postępek władz brytyjskich, popełniony niewątpliwie na zlecenie kół Wall Streetu. Oto wykończone już niemal, zapłacone przez Rząd Polski — dwa zbiornikowce, budowane dla nas na stoczniach brytyjskich, zostały w brutalny sposób zagarnięte przez imperialistów.

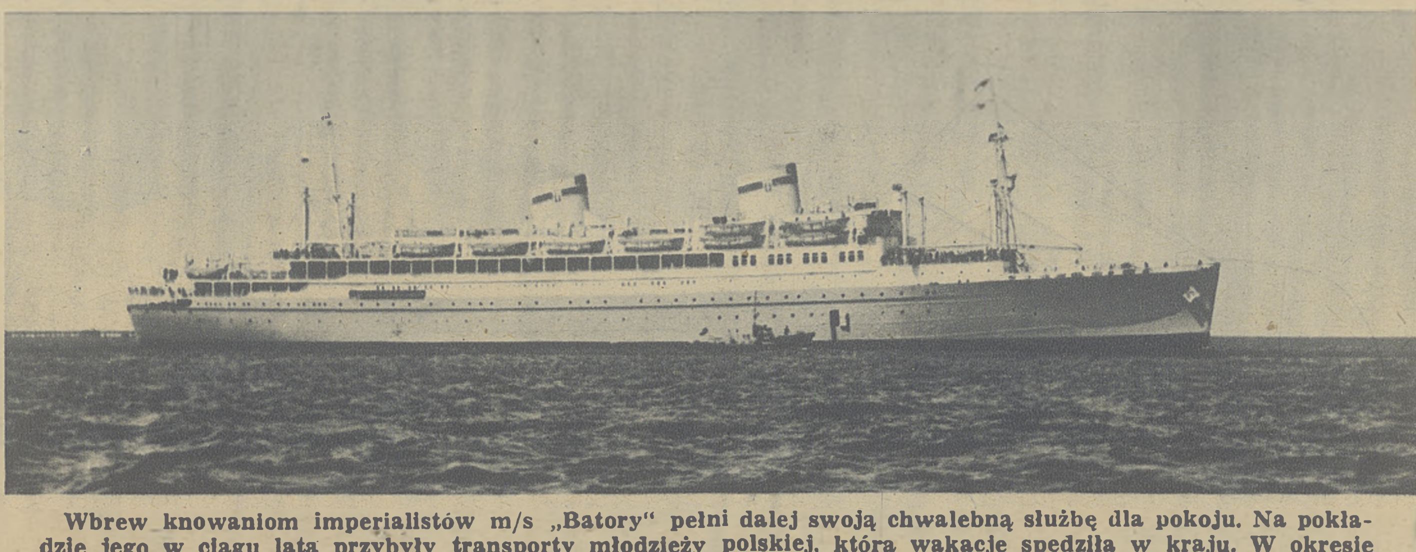


ODRA — PORT

W dniu 22 lipca br. uruchomiona została w Świnoujściu największa baza rybacka w Europie, wspaniałe dzieło polskiego robotnika i inżyniera. Uruchomienie tej bazy skraca naszym traulerom drogę z dotychczasowej bazy na łowiska o 200 mil morskich. Wynika z tego, że co siódmy rejs nasze dalekomorskie statki rybackie odbywać będą na zaoszczędzonym paliwie. Gigantyczna baza rybacka — ODRA —PORT nie stanowi wyłącznie kombinatu urządzeń portowych, chłodni, przetwórni itp., ale jest jednocześnie wzorowo urządzonym osiedlem mieszkaniowym dla pracowników morza tego resortu. Baza rybacka w Świnoujściu to znów krok naprzód do socjalizmu, to nowe osiągnięcie w walce o Pokój i Plan 6-letni. Na zdjęciu — robotnicy przy budowie bazy.

M/S „BATORY"

STATEK, KTÓREGO PIĘKNĄ SYLWETKĘ ZNA DZIŚ DEMOKRATYCZNA MŁODZIEŻ CAŁEGO ŚWIATA



Wbrew knowaniom imperialistów m/s „Batory" pełni dalej swoją chwalebną służbę dla pokoju. Na pokładzie jego w ciągu lata przybyły transporty młodzieży polskiej, która wakacje spędziła w kraju. W okresie Berlińskiego Zlotu Młodych Bojowników o Pokój statek ten przewiózł tysiące młodzieży z całego świata. Młodzież ta udała się do Berlina przez Polskę, ponieważ władze amerykańskie nie zezwoliły jej na przejazd przez amerykańską strefę okupacyjną.



Podajmy sobie DŁONIE



Pieśń tę słyszałem w młodzieżowym klubie w Niemieckiej Republice Demokratycznej. Śpiewały ją jasnowłose dziewczęta przyozdobione niebieskimi chusteczkami FDJ (Freie Deutsche Jugend). Śpiewali ją chłopcy, na piersiach których lśniły odznaki „Za Dobrą Wiedzę" i gołąbek pokoju, śpiewali ją pionierzy i ich towarzyszki w białych bluzeczkach.

Przy trzeciej zwrotce, kiedy doszli do słów „podajemy sobie wszyscy dłonie" — wyciągnęły się do naszych zetempowców ręce, które ci mocno, po bratersku ujęli.

I dalej już śpiewano tę pieśń wspólnie — Polacy po polsku, Niemcy po niemiecku, trzymając się za ręce.

Na Berlińskim Zlocie Młodych Bojowników o Pokój pieśń tę śpiewały miliony delegatów z całego świata.

Ich uścisk dłoni nie był tylko symbolem. Ci młodzi chłopcy i dziewczęta już dawno dają świadectwo braterstwa i solidarności w walce o szczęście swych narodów, w walce o pokój.

Kiedy ulice wschodniego Berlina tonęły w powodzi sztandarów i w tłumach rozentuzjazmowanej młodzieży, w zachodnim Berlinie przechadzały się uzbrojone po zęby patrole adenauerowskiej policji i okupacyjnych żołnierzy. Przerażenie malowało się na twarzach tych gończych psów imperializmu, gdy echo przynosiło im słowa młodzieżowych pieśni, wzdrygali się na każdy widniejący na ścianie domu rysunek gołębia pokoju lub lapidarne zdanie „Ami go home" — „Amerykanie wracajcie do domu". Gdyby mogli, na granicy sektora okupacyjnego wznieśliby sięgającą nieba żelazną ścianę, ale z pewnością i to nie pomogłoby zgłuszyć słów, które padły z trybuny na zjeździe.

Międzynarodowy Zlot Młodych Bojowników o Pokój był wyrazem siły, jaką dysponuje Obóz Obrońców Pokoju. Ta młodzież, której delegaci brali udział w Zlocie, nie posłuży nigdy za mięso armatnie podżegaczom wojennym w ich ponurych planach rozpętania nowej wojny. Entuzjazm, jakim przyjęto Delegatów Komsomołu, entuzjazm ogarniający szeregi dziewcząt i chłopców na samo imię ich wielkiego opiekuna, wodza mas pracujących całego świata — Józefa Stalina — był najlepszym wskaźnikiem — jaką drogę wybrała młodzież demokratyczna świata, kogo bierze za przykład, komu bezgranicznie ufa.

Wróciliśmy ze Zlotu natchnieni nową wiarą w nasze siły, bogaci w jedno więcej — radosne doświadczenie, uzbrojeni w nową energię do pracy i walki — o wykonanie Planu 6-letniego, o Pokój.

Leningrad w słońcu

Kiedy w zeszłym roku uczniowie szkół morskich PCWM bawili w Leningradzie, mieszkańcy tego wspaniałego miasta mówili im — szkoda, że nie przyjechaliście do nas latem i nie zobaczyliście jak pięknie wygląda Leningrad w słońcu. W roku bieżącym cztery statki szkolne PCWM — „Dar Pomorza", „Zew Morza", „Janek Krasicki" i „Henryk Rutkowski" zawinęły do Leningradu właśnie latem, w pogodne dni lipca. Z pobytu w „Moskwie Północy" nasi młodzi marynarze wynieśli nigdy niezapomniane wrażenia — jak żyją i pracują dla szczęścia swego narodu, dla utrwalenia światowego pokoju — ludzie radzieccy, jak piękny jest ich szeroki kraj.



Budzę się, ale na statku panuje cisza. Wyskakuję z koi — mimo że do pobudki jeszcze sporo czasu. Robię to cicho, żeby nie słyszał bosman. Pobudka za godzinę. Po co wstałem? — Nie wiem, w każdym razie spać nie można.

W dali widnieje Kronsztadt. Poranne słońce oświetla kontury domów i cerkwi. Morze jest spokojne...

Podnosimy kotwicę biorąc kurs na Leningrad. Zaraz po śniadaniu zebranie ZMP. Przewodniczący kol. Drabniewski otwiera zebranie, które jest poświęcone naszemu pobytowi w mieście Lenina. Mówiąc o młodzieży radzieckiej przypomina: „Patrzmy na tę przodującą młodzież świata, patrzmy i uczmy się od nich bo nauczyć możemy się dużo". Zebranie kończymy odśpiewaniem hymnu ŚFMD. Zespół redakcyjny wydaje nowy numer gazetki.

Owe „gazetki" cieszą się zawsze dużym zainteresowaniem wśród załogi, ale dzisiaj wszyscy są zajęci na pokładzie. Wchodzimy do portu. Długie nabrzeża, przy których przycumowały statki różnych narodowości, las masztów, długie „szyje" dźwigów portowych, ruch, gwar. Wszystko tętni, oddycha pracą.

O godzinie 13,00 podajemy cumy w jednym z basenów. Z chwilą podania cum, na pokład wchodzą przedstawiciele władz portowych. Odprawa trwa krótko. W dwie godziny później otrzymujemy wyjście do miasta.

*

W niedzielę zwiedzamy jedno z największych muzeów na świecie— „Ermitaż", które mieści się w dawnym „Pałacu Zimowym". Kiedyś Pałac był siedliskiem burżuazji i carów, dzisiaj jest ogniskiem kultury. „Ermitaż" liczy przeszło tysiąc sal o długości ponad 20 km. Toteż trudno by zwiedzić go w kilka godzin.

Po powrocie z „Ermitażu" jest wyjście indywidualne. O ile ktoś chce, może jechać do „Interklubu" — wspaniałego hotelu, w którym każdy zagraniczny marynarz spędzić może czas na kulturalnych rozrywkach.

Następnego dnia „Muzeum Lenina" oraz „Narodowe Muzeum Rosyjskie".

Jeden z czwórki naszych szkolnych żaglowców, które latem br. odwiedziły Leningrad — szkuner „Janek Krasicki".



Chcę wspomnieć, że na maturalnym świadectwie Włodzimierza Lenina jest tylko jedna czwórka. Resztę stopni stanowią piątki. Nie wiem, czy dużo naszych maturzystów może się pochwalić takim świadectwem.

W środę zwiedzamy stadion leningradzkiego „Dynamo". Olbrzym może pomieścić „tylko" sto tysięcy ludności. Szczególnie zwróciliśmy uwagę na to, że na stadionie wszystkie miejsca są siedzące.

Następnego dnia „Petropawłowska Twierdza". Kiedyś była ona więzieniem, dzisiaj oglądamy ją jako muzeum. Zwiedzamy ponure sale w których spędzali długie lata najlepsi synowie ludu, jak np. brat Lenina — Aleksander. Zwiedzamy sale, gdzie skuci w kajdany siedzieli Dekabryści, wreszcie oglądamy cerkiew, a w niej ambonę, z której została rzucona klątwa na Aleksandra Tołstoja i innych rewolucyjnych i postępowych pisarzy rosyjskich.

Wieczorem udajemy się do Opery. Trudno byłoby mi opisać wykonanie, kostiumy, dekoracje i choćby salę. Powiem tylko, że było to wspaniałe widowisko, którego zapomnieć nie można.

W piątek zwiedzamy historyczny krążownik „Aurora", który obecnie stanowi pływające koszary uczniów Szkoły Morskiej im. Nachimowa. Chodzimy po pokładach, dotykamy dział, które swoimi salwami rozpoczęły nową erę w dziejach ludzkości. Rozmawiamy z radzieckimi kolegami i dowiadujemy się o ich pracy, nauce. Po powrocie postanawiamy wprowadzić dużo zmian, które zaobserwowaliśmy właśnie u nich, u starszych kolegów.

Po obiedzie czeka nas jeszcze jedna niespodzianka, mianowicie udajemy się do Pałacu Kultury im. Kirowa.

*

Kiedy w niedzielę 3 czerwca o godz. 9,30 oddaliśmy cumy, wszyscy stali zapatrzeni w malejące kontury wspaniałego miasta. Mimo woli nasunęło nam się pytanie: — Jak to się stało, że w Leningradzie, który był oblężony przez 900 dni przez hitlerowskich najeźdźców, nie widać już żadnych znaków wojny?

Tak, prawdą jest, że przez 900 dni hitlerowskie hordy szturmowały miasto, ale również prawdą jest, że ludzie radzieccy pokazali światu, jak potrafią się bronić, jak potrafią odbudować swoją kochaną ojczyznę i pokazują, jak potrafią budować komunizm.

U góry — majestatyczny gmach Admiralicji. Obok — historyczna brama Pałacu Zimowego, gdzie rozegrał się pierwszy akt Wielkiej Rewolucji Październikowej.

Kiedy na horyzoncie nikły kontury Leningradu, każdy chciał się podzielić wrażeniami i korzyściami, jakie zdobył w tym mieście Lenina. Rozmawając z kolegami wnioskuję i jestem pewny, że zawsze będą wzorować się na naszych starszych kolegach radzieckich, na ich doświadczeniach i biorąc z nich przykład — będą wytrwale kroczyć do socjalizmu.

ZDZISŁAW SZCZEPAN





JERZY KOZIARSKI

Marynarze ZETEMP

Jest letnie popołudnie. Trałowce skończyły swą pracę i w szyku torowym wracają do portu.

Są coraz to bliżej. Słychać już szum ich motorów. Po kilkunastu minutach cumują przy nabrzeżu. Korzystam z tego, że załoga ma odpoczynek i wchodzę na pokład jednego z nich. Celem mojej wizyty jest przyjrzenie się, jak pracuje okrętowe koło ZMP, jak zetempowcy pomagają dowódcy w realizacji zadań postawionych przed okrętem.

Przy trapie łączącym okręt z nabrzeżem wita mnie uśmiechnięta twarz członka Partii — przewodniczącego koła ZMP, kol. bosmanmata Alojzego Radulskiego. Za chwilę otacza nas już zwarta grupa marynarzy.

Rozmowa nawiązuje się szybko. A jest przecież o czym mówić. Organizacja zetempowska, to motor życia na okręcie: Zetempowcy przodują w wyszkoleniu liniowym, politycznym i dyscyplinie, zetempowcy organizują samokształcenie, zetempowcy pomagają w nauce i służbie. Każde nałożone na zetempowca zadanie wykonane jest szybko i sprawnie.

Stała pomoc koleżeńska, to jedno z najważniejszych osiągnięć koła ZMP tego okrętu. Nasi marynarze, a szczególnie członkowie ZMP, mają we krwi troskę o wysoki poziom wyszkolenia. Kochają oni swój okręt, swoją specjalność. Są dumni, że ojczyzna powierzyła im zaszczytny obowiązek stania na straży morskich granic Polski Ludowej. Nasi zetempowcy wiedzą, że aby dobrze wypełnić zadania, jakie postawił przed całym Wojskiem Polskim Marszałek Konstanty Rokossowski, trzeba szkolić się nie żałując sił.

— Aby pomocy koleżeńskiej nadać zorganizowane formy — mówi kol. bosmanmat Radulski — stworzyliśmy na okręcie grupy zetempowskie w poszczególnych specjalnościach. Na czele każdej z nich stoi najlepszy na okręcie specjalista. W pracy naszej wielkiej pomocy udziela nam organizacja partyjna, która pracy naszego koła nadaje słuszny kierunek.

— Szczycimy się już wieloma osiągnięciami — dodaje z dumą. — Na ten temat może dużo powiedzieć kierownik grupy zetempowskiej w specjalności torpedo-minerów, kol. Jarosz.

Mat Jarosz milczy chwilę, zbierając myśli. Trwa to jednak niedługo.

— Najlepiej uwydatniła się praca nasza niedawno, podczas przygotowań do letniej kampanii — mówi. — Przyszedł do nas np. z innego okrętu st. mar. Pytlarczyk. Obserwując jego pracę zauważyłem, że st. mar. Pytlarczyk napotyka na trudności w obsłudze sprzętu trałowego.

Mat Jarosz, dobry zetempowiec, nie mógł przejść koło tego faktu

obojętnie. Młodemu koledze trzeba było natychmiast pomóc. To był jego obowiązek względem Ojczyzny. Pomoc tę mat Jarosz rozpoczął od znalezienia przyczyn złej pracy st. mar. Pytlarczyka. Oto jak sam o tym opowiada:

— Okazało się, że na okręcie, na którym pełnił do niedawna służbę ów młody marynarz — używa się innego rodzaju trałów. Brak praktyki w używaniu nowego sprzętu, słaba jego znajomość — oto dlaczego st. mar. Pytlarczyk nie wypełniał należycie swych obowiązków. Naukę rozpoczęliśmy od wspólnego czytania i omawiania instrukcji, przechodząc potem do zajęć praktycznych. Robiłem to przy każdej okazji — w morzu w czasie trałowania i na postoju w porcie.

— No i jak poszło? — pytam zaciekawiony.

— Dowódca był bardzo zadowolony, kiedy podczas egzaminów st mar. Pytlarczyk uzyskał wynik dobry.

Tak więc dzięki koleżeńskiej pomocy st. mar. Pytlarczyk stał się wzorowym specjalistą, a dział broni podwodnej został należycie przygotowany do chlubnych zadań letniej kampanii.

Grupy zetempowskie na okręcie należycie spełniają swoje zadanie. Stało się to możliwe dzięki ścisłej współpracy z dowództwem, łącznośći z masą członkowską, planowaniu pracy w oparciu o zadania postawione przed okrętem. W ten sposób organizacja zetempowska stała się najbliższym pomocnikiem dowódcy.

OWCY





Pilot 28

Gdy będziecie kiedyś w porcie gdańskim i zobaczycie kuter pilotowy, na którego dziobie przeczytacie: „Pilot 28", wiedzcie o tym, że jedna ze zmian pełniących służbę na tym kutrze składa się wyłącznie z zetempowców. Członkowie brygady młodzieżowej „Pilota 28" nie mają w sumie nawet 65 lat! Kierownik jednostki, Andrzej Sikorski, ten, którego widzicie na zdjęciu (pierwszy z lewej), ma 22 lata. Również Stefan Kotuła, „władca" maszynowni (drugi z lewej), ma lat 22. A marynarz pokładowy Michał Meissner (ten, który maluje statek) nie ma nawet 20 lat. Wszyscy pochodzą „z głębi lądu". Nad morze przybyli dopiero po wojnie. Sikorski, który pływał jako wodniak na Wiśle, rozpoczął pracę morską jako starszy marynarz. Po przeszkoleniu praktycznym i teoretycznym zdał egzamin na kierownika jednostki. Obecnie uczęszcza na Kurs Poruczników Żeglugi Przybrzeżnej. Kotułę, syna stelmacha z biednej wioski kieleckiej, zawsze ciągnęło do maszyn. Po przybyciu do Gdańska pracował w warsztatach elektromechanicznych GUM-u. Jednocześnie uczył się w Szkole Mechanicznej. Następnie skończył Kurs Kierowników Maszyn Parowych na Wody Osłonięte i Portowe i zaczął pływać. Obecnie uczęszcza na Kurs Mechaników V Klasy. Meissner, ten młodziutki marynarz, ma już za sobą Szkołę Jungów, zdaje maturę, by w przyszłości studiować prawo morskie na uniwersytecie. Dzięki swojej pracy i pomocy państwa ludowego droga do awansu stoi przed nim otworem. Wszyscy są aktywnymi członkami ZMP — poza pracą i nauką zawsze znajdują czas na zebrania i na pomoc dla kolegów.

Brygada młodzieżowa „Pilota 28", to zwycięski zespół zeszłorocznego współzawodnictwa. Biorą oni udział w ruchu racjonalizatorskim, a idąc śladem marynarzy „Akademika Kryłowa" roztoczyli socjalistyczną opiekę nad swoją jednostką.

Wreszcie zabrali się do rozwiązania kapitalnego zagadnienia zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych kutra, przyczyniając się do osiągnięcia sumy 25.200 zł oszczędności dla Państwa — rocznie na jeden kuter. Rzucone przez załogę „Pilota 28" zobowiązanie podjęły również załogi innych jednostek taboru portowego.

Oto kilka faktów, obrazujących w skrócie wzorową, dzielną postawę młodzieżowców z „Pilota 28".

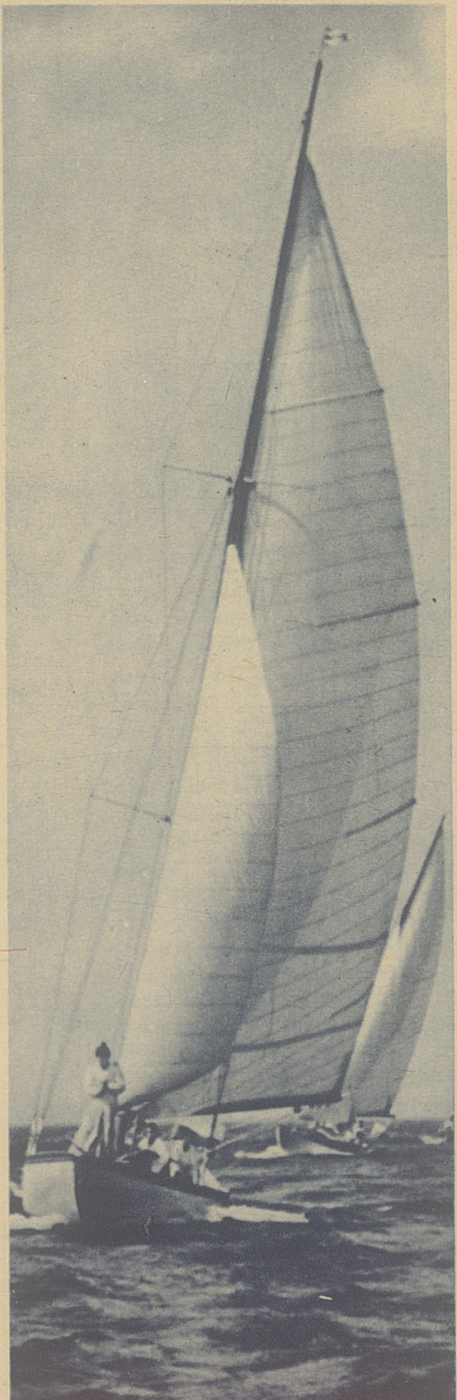
(zb)







SŁOŃCE woda i ŻAGLE



Słońce, woda i żagle, to zdrowie, przyjemność i hart, to morze, jeziora i rzeki, to ośrodki szkoleniowe Ligi Morskiej rozrzucone po Wybrzeżu i Śródlądziu.

Po przygotowaniach tysięcznych rzesz młodzieży na teoretycznych kursach żeglarskich organizowanych w okresie zimowo-wiosennym, po przygotowaniu ośrodków, przystani i taboru pływającego — w dużej mierze przez aktyw ligowy i młodzież zetempowską — Liga Morska rozpoczęła szkolenie praktyczne.

Celem podniesienia tężyzny fizycznej wśród szerokich rzesz młodzieży, celem zapoznania jej z zagadnieniami i zawodami mającymi bezpośredni związek z pracą na morzu i z wykonaniem Planu 6-letniego na odcinku morskim, celem wzmocnienia obronności naszego kraju — Zarząd Główny i ogniwa terenowe Ligi Morskiej zorganizowały szereg kursów praktycznych. Na kursach tych młodzież uczy się pływać, wiosłować i żeglować, uczy się przekraczać przeszkody wodne.

W bieżącym roku czynne były i są — morskie ośrodki sportów wodnych LM w Jastarni i Dziwnowie oraz śródlądowe w Giżycku, Mikołajkach i Kruszwicy. Ponadto szereg ośrodków regionalnych.

Zobaczmy, co się dzieje w jednym z tych ośrodków — jak młodzież korzysta ze słońca i wody pod białymi żaglami i czego się uczy.

Przyjeżdżamy do Giżycka. W drodze do ośrodka LM zobaczymy, że część kursantów jest „na wodzie". Szereg ożaglowanych DZ-tek, przechylonych pod naporem wiatru, przecina pomarszczone tafle wód jeziora Niegocin. Przed ośrodkiem, na placu sportowym, grupa „ligowców" ćwiczy rzut granatem. Kol. Rzemyszkiewicz, kierownik wyszkolenia, objaśnia, że grupa ta zdobywa normy na odznakę SPO. Wszyscy opaleni, uśmiechnięci i zadowoleni. Zapytujemy jednego z nich, jak się czują na ośrodku — czego się uczą i jakie mają plany na przyszłość... Kursant Gotwald opowiada, że ma brata w Marynarce Wojennej i że on także chciałby być marynarzem. Pragnie kandydować do Państwowej Szkoły Jungów. Wie — że Komisja Ministerstwa Żeglugi będzie typować kandydatów do szkolnictwa morskiego spośród przeszkolonych w LM m. in. na tym właśnie ośrodku i dlatego z zapałem uczy się na kursie.

Gdy rozmawiamy z kol. Gotwaldem, otacza nas grupa kursantów. Widać, że chcą o coś pytać, że coś ich interesuje. My stawiamy jednak pierwsi pytanie. „Ilu spośród obecnych jest ze wsi?" Podnosi się osiem rąk. „Jest nas więcej" — dodają chłopcy, ale pozostali koledzy są na zajęciach praktycznych.

W ośrodku panuje wzorowy porządek. Komendant kursu, kol. Krauze, oświadcza, że jest to w dużej mierze zasługą Szefa Kursu, mata Edwarda Treszczyńskiego. Istotnie — pracę kol. Treszczyńskiego można zauważyć wszędzie. Traktuje on kursantów jako młodszych kolegów, a jednocześnie jest bardzo wymagający. Kursanci lubią swego szefa i chętnie wykonują jego polecenia.

Na podstawie oświadczeń komendantów kursów z innych ośrodków oraz na podstawie spostrzeżeń własnych należy podkreślić, że Szefowie Kursów należycie wykonują powierzone im zadania. Obok wymienionego mata Treszczyńskiego, na podkreślenie zasługują: mat Herod Czesław — Szef Kursu w ośrodku szkoleniowym w Kruszwicy i mat Cieśla Stanisław z morskiego ośrodka w Jastarni.

A teraz może coś na temat samego szkolenia.

Porządek dnia na ośrodku wypełniony jest zajęciami praktycznymi i teoretycznymi od pobudki do capstrzyku. To nie tak łatwo zdobyć stopień żeglarza i sportową książeczkę żeglarską — trzeba wielu rzeczy się nauczyć — gdyż wiedza żeglarska, to obszerna i interesująca dziedzina. Trzeba uważnie słuchać wy-





kładów, dobrze i sumiennie ćwiczyć i czytać liczne podręczniki, by opanować w pełni sygnalizację, zasady nawigacji, roboty bosmańskie, prawo drogi morskiej i śródlądowej, wiosłowanie, budowę łodzi i wiele innych specjalności. Szkolenie nie ogranicza się tylko do żeglarstwa.

Młodzi kursanci — szkoląc się na przyszłych pracowników morza, przygotowują się jednocześnie na świadomych i zahartowanych budowniczych socjalizmu w naszym kraju. Zapoznają się ze służbą, obowiązkami i życiem marynarzy naszej Ludowej Marynarki Wojennej i jej wielkiego sojusznika — Floty Wojennej ZSRR. Praktycznie przerabiają przekraczanie przeszkód wodnych, wyszkolenie strzeleckie oraz zdobywają normy na odznakę SPO.

Przy tak obfitym programie kursanci nie zapominają o pracy społecznej. Obok podejmowanych zobowiązań na odcinku wyszkolenia na kursie — kursanci zgłaszają się ochotniczo do pracy w PGR-ach i spółdzielniach produkcyjnych.

Aktywistki Ligi Morskiej były szkolone w tym roku w Giżycku. Ilość kobiet na kursie żeglarskim w stosunku do roku ubiegłego wzrosła trzykrotnie. Wzrost ten, jakkolwiek duży, nie zaspokaja wszystkich potrzeb i należy wierzyć, że w przyszłym roku kobiety będą szkolone na ośrodku śródlądowym i morskim.

Nową formę szkolenia masowego zastosowano w porozumieniu z FWP dla wczasowiczów spędzających urlop w Mikołajkach i Augustowie. Zorganizowano tam wczasokursy żeglarskie. Szereg wczasowiczów ukończyło te kursy i należy zauważyć, że są bardzo wdzięczni ich organizatorom. Świadczą o tym listy, jakie Zarząd Główny LM otrzymuje od wczasowiczów.

Poza omówionymi ośrodkami szkoleniowymi, organizowanymi centralnie przez Zarząd Główny LM oraz wczasokursami, szereg podobnych kursów zorganizowały ogniwa terenowe Ligi Morskiej. 75% przeszkolonej młodzieży objęte zostało kursami zorganizowanymi przez Oddziały i Sekcje Sportów Wodnych LM. Wszędzie, gdzie znajdował się sprzęt i warunki wodne — odbywało się szkolenie.

Mija lato, ale w ośrodku morskim w Jastarni oraz śródlądowym w Giżycku prace wrą dalej. Wykuwają się tam nowi sternicy, kapitanowie śródlądowi i morscy, nowi instruktorzy i przodownicy sportowi. Rośnie nowa kadra LM, podnosi swe kwalifikacje fachowe i wiadomości polityczne, aby na przyszły rok móc lepiej i więcej wiadomości przekazać młodzieży, przyszłym marynarzom i pracownikom morza.

Kpt. mar. J. PASTUSZUK

WYSTAWA MORSKA w ELBLĄGU



Latem bieżącego roku otwarta została w Państwowej Szkole Żeglugi Śródlądowej w Elblągu Wystawa Morska LM. Wszystkim, którzy dopomogli do jej zorganizowania, należy się szczere uznanie i pochwała.

PRZYRZĄD, KTORY ZASTĘPUJE 72 LUDZI

Najbardziej pracochłonną czynnością w porcie była do niedawna trymerka, czyli podgarnianie pod chwytak dźwigu spod pokładów statku towarów masowych, szczególnie rudy — ze względu na jej duży ciężar właściwy. Praca ta była wykonywana łopatami. Na łopatę można wziąć do 10 kg rudy, wydajność więc pracy była niezmiernie niska. Zwłaszcza gdy statek był ciężko trymujący, tzn. posiadał małe luki a długą ładownię, dochodzącą nieraz do 9 m. Wtedy robotnicy musieli kilkakrotnie przerzucać tę samą rudę. Najwyższe osiągnięcie, jakie zanotowano, to przetrymowanie ok. 200 ton rudy w ciągu 8 godzin przez 15-osobową brygadę trymerską. Było to bardzo mało. Aby zapewnić ciągłą pracę dźwigu — w jednej ładowni musiały pracować 3 brygady trymerskie, czyli 45 robotników. Koszt wyładunku w tych warunkach był olbrzymi.

Zdarzało się też, że w czasie pełnego sezonu rudowego statki musiały czekać na wyładunek, bo brakło trymerów. Starano się temu zapobiec przez werbowanie robotników z innych przedsiębiorstw lub niewykwalifikowanych — ze wsi. Wydajność była jeszcze niższa. Powstawały z tego powodu wielkie straty, bowiem trzeba było płacić wysokie kary w dewizach za przestoje statków.

W tym stanie rzeczy władze portowe postanowiły zwrócić się o pomoc do robotników. W 1950 roku ogłoszono apel do racjonalizatorów o rozwiązanie zagadnienia trymerki rudy. Na rezultat nie trzeba było długo czekać. W dniu 1.XII.1950 r. wpłynął projekt przyrządu do trymowania, pomysłu dwóch znanych racjonalizatorów portowych z Gdyni: Michała Przybylskiego i Stanisława Błochowiaka. Obaj znają doskonale pracę przy przeładunkach, Przybylski bowiem jest zatrudniony w porcie od 23 lat, a Błochowiak od 19.

Na czym polega ich pomysł?

— „Jest to po prostu mocny taśmowiec — mówi Błochowiak — z odpowiednio grubymi kubłami, które podbierają rudę i przenoszą za przyrząd, tam ją wysypując. Wydajność urządzenia wynosi 960 ton na 8 godzin, czyli zastępuje ono pracę 72 robotników, zapewniając nie tylko odpowiednią dostawę rudy, konieczną dla ciągłej pracy dźwigu, ale nawet zmusza go do pośpiechu".

Gdy patrzymy na potężną „machinę", ogarnia nas mimo woli podziw dla obu racjonalizatorów, którzy bez rysunków konstrukcyjnych, odpowiednich narzędzi i materiałów wykonali ją i zastosowali.

Warto się dowiedzieć, z czego została zbudowana. Posłuchajmy więc, co powie nam Przybylski:

— „Staraliśmy się wykonać nasz przyrząd całkowicie ze złomu, aby kosztował jak najtaniej. Obeszliśmy cały port, wszystkie magazyny i zbiornice złomu i w rezultacie znaleźliśmy to, co było nam potrzebne. Uszkodzony silnik, wymontowany ze starego dźwigu był w magazynie. Po odpowiednim remoncie działa doskonale. Przekładnia leżała na śmietniku (dosłownie!). Kubły i obudowa wykonane są ze starych blach, wymontowanych z zasobnika, a częściowo także z wraku pancernika niemieckiego „Gneisenau". Koła większe — wzięte zostały z poniemieckiej armaty, a mniejsze — z zepsutego wózka magazynowego. Również drobniejsze części wykonaliśmy ze złomu. Wszystko to odpowiednio przerobione i dopasowane — działa bez zarzutu. Przyrząd chodzi „jak zegarek".

* * *

Będąc w porcie — posłuchaj, kolego, jak cicho i dokładnie pracuje przyrząd do trymerki rudy, a wtedy niewątpliwie zapragniesz nim pokierować. Nic łatwiejszego. Staniesz z boku przyrządu i pokręcisz jednym kółkiem — ruszy taśma, pokręcisz drugim — przyrząd posunie się naprzód. Wtedy zrozumiesz doniosłość tego wynalazku: Ty sam zastępowałeś 72 robotników!

H. L.



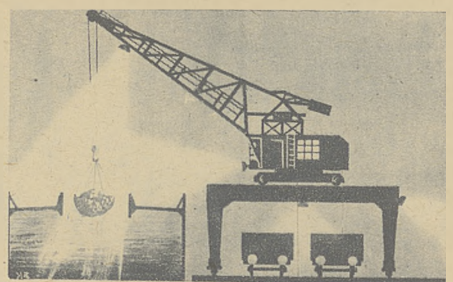
fot. ... Komorowski

Trudno jest wyobrazić sobie nowoczesny, pracujący wydajnie port — bez napędu elektrycznego. Nawet w prowizorycznych portach, budowanych podczas wojny dla celów desantowych, do których doprowadzenie prądu byłoby uciążliwe i narażone na uszkodzenia, budowano dźwigi o napędzie elektrycznym z własną prądnicą, napędzaną silnikiem spalinowym.

Port tej wielkości co Gdynia zużywa olbrzymie ilości energii elektrycznej. Energią tą można by oświetlić ulice i mieszkania miasta posiadającego 100 tysięcy mieszkańców, a więc takiego jak Częstochowa, Lublin lub Zabrze.

Elektrycznością poruszane są prawie wszystkie mechanizmy urządzeń portowych: dźwigów, taśmowców, transporterów, podciągarek itp. Urządzenia te są zasilane prądem zmiennym 380V z podstacji portowych, do których doprowadzony jest prąd wysokiego napięcia. Poza tym w portach używa się różnego rodzaju sprzętu magazynowego (układarki, wózki) korzystającego z własnego źródła prądu (akumulatorów).

Zasilanie prądem urządzeń stałych (windy, podciągarki) nie nastręcza trud-



Oświetlenie nabrzeża i statku przy pomocy reflektorów zainstalowanych na dźwigu

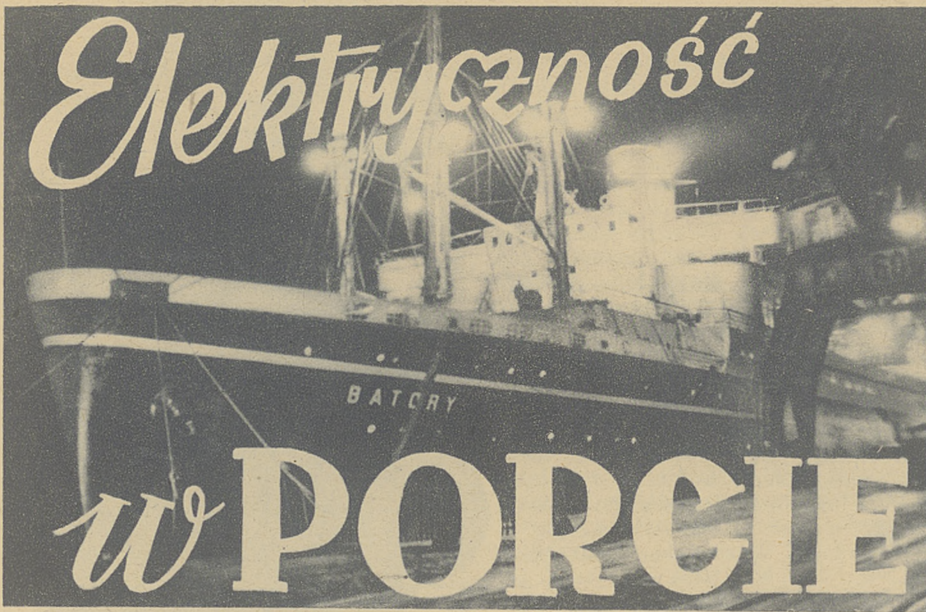
ności — cięższy natomiast problem stanowi zasilanie urządzeń ruchomych, jak dźwigi, zasobniki itp. Rozwiązano to dwoma sposobami: za pomocą tzw. studzienek prądowych (gniazd wtykowych) i kanałów ślizgowych. Gniazda wtykowe stosuje się przeważnie przy dźwigach przeznaczonych do przeładunku towarów masowych (ruda, węgiel, apatyty). Są bowiem szczelnie zamykane i nie ulegają zanieczyszczeniu przez rozsypujący się przy przeładunku towar. Kanały ślizgowe mają zastosowanie przy zasilaniu dźwigów drobnicowych. Podziału tego jednak ściśle się nie przestrzega. Spotykamy również trzeci sposób zasilania dźwigów stosowany niekiedy przy dźwigach półportalowych. Tu przewody zasilające umieszczone są na estakadzie*), obok portalu. Prąd jest zbierany pantografem, podobnie jak w trolleybusie.

Kanały ślizgowe są to obetonowane rowy ok. 1 m głębokie, wybudowane przy odlądowej lub odwodnej nodze portalu dźwigu. W kanałach umieszczone są na izolatorach 3 szyny miedziane o przekroju trapezowym lub prostokątnym, zwane ślizgowymi. Po szynach tych toczą się

*) Estakada — żelbetonowa podstawa, po której jeździ drugie koło dźwigu półportalowego. Estakada bywa nieraz wmurowana w ścianę magazynu. (O dźwigach półportalowych dowiesz się z artykułu pt. „Pracowite ręce portu", zamieszczonego w n-rze 3/4 „Młodego żeglarza").

Stanisław Błochowiak i Michał Przybylski

Elektryczność w PORCIE



(ślizgają) mosiężne rolki zbieracza prądu (pantografu), przekazującego energię do silników dźwigowych. Kanał nakryty jest blachami, które przy jeździe dźwigu są w miarę potrzeby podnoszone lub opuszczane.

Jak widać z rysunku, konstrukcja kanału ślizgowego jest prosta i zdawało by się, że nie można w niej nic ulepszyć czy zmienić. Tak jednak nie myślą robotnicy portowi. Otóż jeden z nich Wiktor MARYNIAK, pracując przy konserwacji kanałów ślizgowych, zauważył, że bardzo często trzeba było wymieniać rolki zbieracza prądu, w dodatku niezupełnie zużyte. Przepalały się one bowiem przeważnie po jednej tylko stronie (ze względu na nierówny poziom szyn ślizgowych, rolki były ok. 3 razy szersze od szyn). Przy wytaczaniu zaś nowych rolek zużywało się dużo mosiądzu. Maryniak nie mógł tego przeboleć; myślał, kombinował i w końcu sporządził rolkę mniejszą — równą wysokością szynie. Aby zapewnić jej dobry kontakt elektryczny i swobodne toczenie się po szynie, dodał po jej bokach dwie sprężyny (patrz rysunek). Dla wykonania ulepszonej rolki potrzeba zaledwie ok. 1/3 dotychczas zużywanego na ten cel mosiądzu! Rolki pomysłu Maryniaka są już zastosowane od roku i działają bez zarzutu.

Studzienki prądowe zbudowane są podobnie jak gniazdka wtykowe do żelazek czy lamp przenośnych — w mieszkaniach. Mają kształt okrągły, wykonane są z lanego żelaza i obetonowane. Po włożeniu wtyczki dźwigowej — studzienka jest zamykana szczelną pokrywą, chroniącą przed zanieczyszczeniem lub ewentualnym zalaniem wodą. W celu odprowadzenia małej nawet ilości wody, która może się dostać w czasie ulewnych deszczów, sporządzone są specjalne odprowadzenia. Od wtyczki płynie prąd grubym, izolowanym kablem do bębna dźwigowego, z którego w czasie ruchu kabel odwija się. Gdy cały kabel zostanie odwinięty, specjalny wyłącznik umieszczony w głowicy bębna wyłącza prąd, dając tym samym znak, że należy przenieść wtyczkę do następnego gniazdka. Ewentualność ta jednak zachodzi rzadko, bowiem zapas kabla jest dość duży, a dźwigi są ustawione w bliskich odległościach od siebie.

Aby przy uszkodzeniu jednej studzienki nie wyłączać z ruchu wszystkich dźwigów na całym nabrzeżu, zasilane są one z dwóch źródeł prądu (podstacji). Kabel położony jest tak, że każda podstacja zasila co drugie gniazdo wtykowe.

W portach naszych — pracujących bez przerw całą dobę — dużą rolę odgrywa dobre oświetlenie. Do tego celu stosuje się wyłącznie elektryczność. Port w nocy jarzy się setkami lamp. Obok kolorowych świateł nawigacyjnych, oświetlone nabrzeża i place składowe lampami i reflektorami, umieszczonymi na wysokich słupach i specjalnych wieżach; dźwigi oraz teren ich pracy — reflektorami zainstalowanymi na wysięgnicach i portalach (patrz rysunek); rampy magazynów i ich wnętrza — również. Strumień świetlny tych wszystkich lamp musi tak być skierowany, aby nie raził oczu pracujących ludzi.

Gdy będziesz kiedyś, Kolego, zachwycał się nocą pięknym widokiem oświetlonego portu, nie zapomnij o robotnikach portowych, którzy pracując w pyle węglowym i przyśpieszając załadunek, myślą także o usprawnieniu pracy i polepszeniu jej warunków.

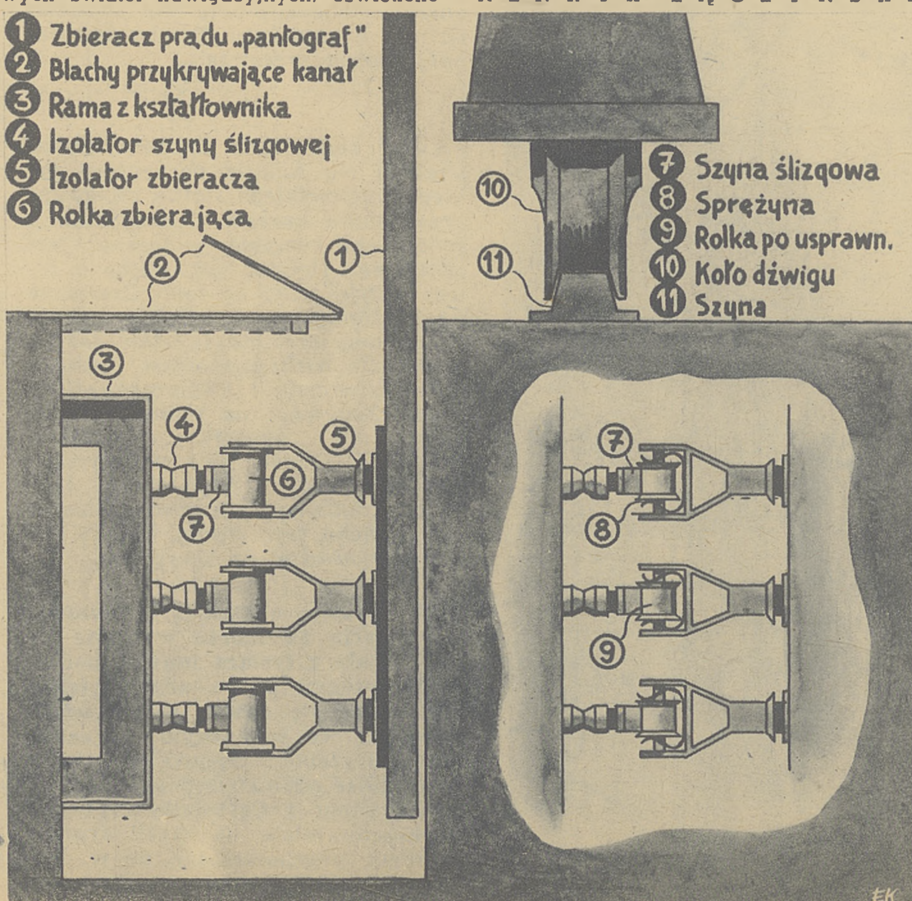
Obserwując reflektory umieszczone na szybko poruszających się wysięgnicach dźwigów, nie zapomnij, że żarówki dlatego z nich nie wypadną i nie gasną, bo chroni je sprytnie obmyślany przyrząd wykonany i zastosowany przez elektryka portowego, Władysława CHMIELEWSKIEGO.

Gdy zobaczysz jasno oświetlone tory pod dźwigami, nie zapomnij, że przyczynił się do tego robotnik portowy, Józef MYSZKOWSKI, stosując specjalny uchwyt do opraw lamp pod portalem.

Gdy zobaczysz jak lina dźwigu ślizga się o oprawę lamp na ścianie magazynu, nie uszkadzając ich jednak i nie zrywając—nie zapomnij, że jest to zasługą elektryka, Stanisława SUWALSKIEGO, który ze starych rur wodociągowych skonstruował oprawy trwałe i praktyczne, zaoszczędzając wiele pieniędzy, a co ważniejsze — wielu przerw w pracy.

Jeśli o tym nie zapomnisz, inaczej będziesz patrzył na port. W pięknym widoku ujrzysz organizm tętniący pracą. Organizm, którego poszczególne komórki — robotnicy portowi, racjonalizatorzy i przodownicy — nie tylko swą pracą, ale i pomysłowością — budują lepszą przyszłość.

HENRYK ŁĄCZYŃSKI



Konstrukcja kanału ślizgowego — przed i po zastosowaniu pomysłu racjonalizatorskiego Wiktora Maryniaka

Opowieści
SYGNAŁÓW MORSKICH

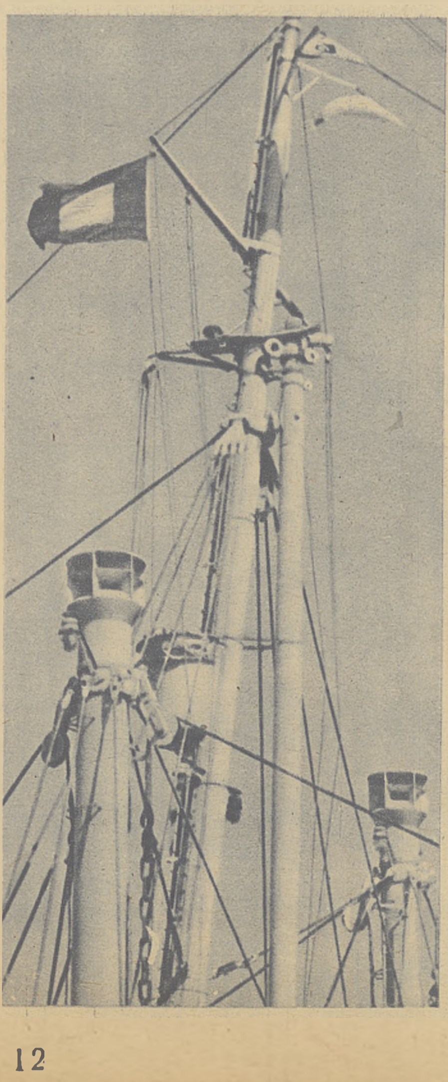


...W czasie mglistej pogody tuż przy burcie statku zauważono dryfującą minę. Szczęśliwie nie dotknęła statku i zniknęła za rufą. Jeszcze nie ochłonięto z emocji, a już radiotelegrafista na polecenie kapitana zaczął wywoływać najbliższą radiostację w celu podania pozycji, w której zauważono minę. Po otrzymaniu takiej wiadomości radiostacja nadaje zaraz ostrzegawczy komunikat dla wszystkich statków zmierzających w te okolice. Jednocześnie kapitan pomyślał o kilku statkach płynących gdzieś za rufą, których sygnały mgłowe słychać było co chwilę, i polecił oficerowi zasygnalizować im wiadomość o dryfującej minie...

*

...Nagły podmuch wiatru rozkołysał wody zatoki, i wtedy właśnie na barce morskiej, posuwającej się na długim holu za holownikiem, zdarzył się nieszczęśliwy wypadek: ktoś z załogi wypadł za burtę. Rzucono mu wprawdzie koło ratunkowe, ale holownik, idący całą mocą naprzód, szybko oddalał się wraz z barką od ginącego w falach człowieka. Z holownika nie zauważono wypadku, nie dosłyszano okrzyków, gdyż głuszył je silny wiatr.

Trzeba było wiadomość o wypadku przekazać jak najszybciej na holownik, aby rzucił hol i co rychlej powrócił przebytym szlakiem, wypatrując wśród fal człowieka trzymającego się kurczowo zbawczego koła...



*

...W ciężkim sztormie przed paru dniami zatonął na niewielkiej głębokości statek. Służba hydrograficzna nie zdążyła jeszcze oznaczyć pławami niebezpieczny dla żeglugi wrak, który skryty był całkowicie pod wodą. Jedynie przez radio nadano komunikat o przybliżonej pozycji wraku, ostrzegający zarazem przed zbliżaniem się w to miejsce. Oczywiście na większym statku, prowadzącym systematyczny nasłuch stacji nadbrzeżnych, odebrano komunikat i oznaczono na mapie niebezpieczne miejsce. W pobliżu wraku zmieniono kurs i okrażano go w sporej odległości. Tymczasem na horyzoncie pokazał się niewielki stateczek, zmierzający prosto w środek niebezpiecznego obszaru. Niewątpliwie nie słyszano na nim komunikatu. Trzeba go więc natychmiast przestrzec...

*

...Jest noc. Przed dziobem statku ukazują się światła pozycyjne jakiegoś niewielkiego statku płynącego przeciwnym kursem. Oprócz białego światła na maszcie, widoczne jest czerwone światło pozycyjne z lewej burty. Ale, co to? Czerwone światło przygasa co chwilę, zapala się znowu, wreszcie zupełnie gaśnie. Widocznie uszkodzona jest żarówka lub przewodnik doprowadzający prąd. Zapewne na tamtym statku nawet nie zauważono zgaśnięcia światła. Trzeba im natychmiast zwrócić uwagę, gdyż brak tego światła uniemożliwia zorientowanie się w ruchu tego statku i może łatwo doprowadzić do zderzenia...

Te cztery obrazki z codziennego życia na morzu wybrane zostały z tysiąca innych, podobnych sytuacji po to, aby Czytelnik zastanowił się chwilę i sam odpowiedział, co w każdym wypadku należało zrobić. Oczywiście trzeba było nadać odpowiednie sygnały.

Ale wielu z Czytelników będzie pochopnie miało na myśli sygnały radiowe, przypuszczając, że w drugiej połowie XX wieku, w dobie radia, tylko ten sposób nawiązywania łączności stosowany jest na statkach.

A tymczasem wcale tak nie jest. Mimo że w wieku XX większość statków wyposażona jest w radiostację nadawczo-odbiorczą — sytuacja wymaga nieraz posłużenia się starymi sposobami sygnalizacji, odziedziczonymi po wieku XIX.

Właśnie w każdym z podanych przykładowo wypadków, tylko dzięki dobrej znajomości sygnalizacji i szybkiemu działaniu, można było uniknąć niebezpieczeństwa, zagrażającego życiu człowieka, statkom i ładunkom.

Ale zanim odpowiemy sobie, co i jak należało sygnalizować, zapoznajmy się pobieżnie ze sposobami sygnalizowania na morzu.

SYGNALIZACJA FLAGOWA

Najstarszą odmianą sygnalizacji morskiej jest sygnalizacja flagowa. Już w wieku XVII znano ją i stosowano w marynarkach wojennych państw morskich. Dopiero jednak w drugiej połowie XIX wieku ustalony został międzynarodowy alfabet, który przed kilkunastu laty został udoskonalony. Składa się on obecnie z 40 flag: 26 literowych, 10 cyfrowych i 4 pomocniczych. Flagi różnią się między sobą kształtami: literowe są prostokątne lub z wycięciem, cyfrowe — wydłużone, trójkątne z odciętym rogiem, pomocnicze — trójkątne. W każdej z tych odmian różnią się między sobą układem barw: czarnej, czerwonej, żółtej, niebieskiej i białej. Wywieszając flagi na widocznym miejscu na maszcie jedna pod drugą, ale na raz nie więcej jak 4 — można układać z nich całe zdania. Wtedy jednak przekazanie jakiejś wiadomości trwa długo. Stosuje się więc specjalne międzynarodowe skróty oznaczające całe zdania, najczęściej spotykane w żegludze. Skróty jednoflagowe — używane są do zdań najważniejszych, dwuflagowe — do

średnio ważnych, a trzyflagowe — dla pozostałych wiadomości. Sygnały czteroflagowe używane są na oznaczenie nazw geograficznych oraz nazw statków.

Na fotografii widzimy na maszcie prostokątną flagę niebieską z białym polem pośrodku. To litera P która podniesiona na postoju jest skrótem następującego zdania: „Wychodzimy na morze w ciągu kilku godzin, wracać na statek".

SYGNALIZACJA ŚWIETLNA

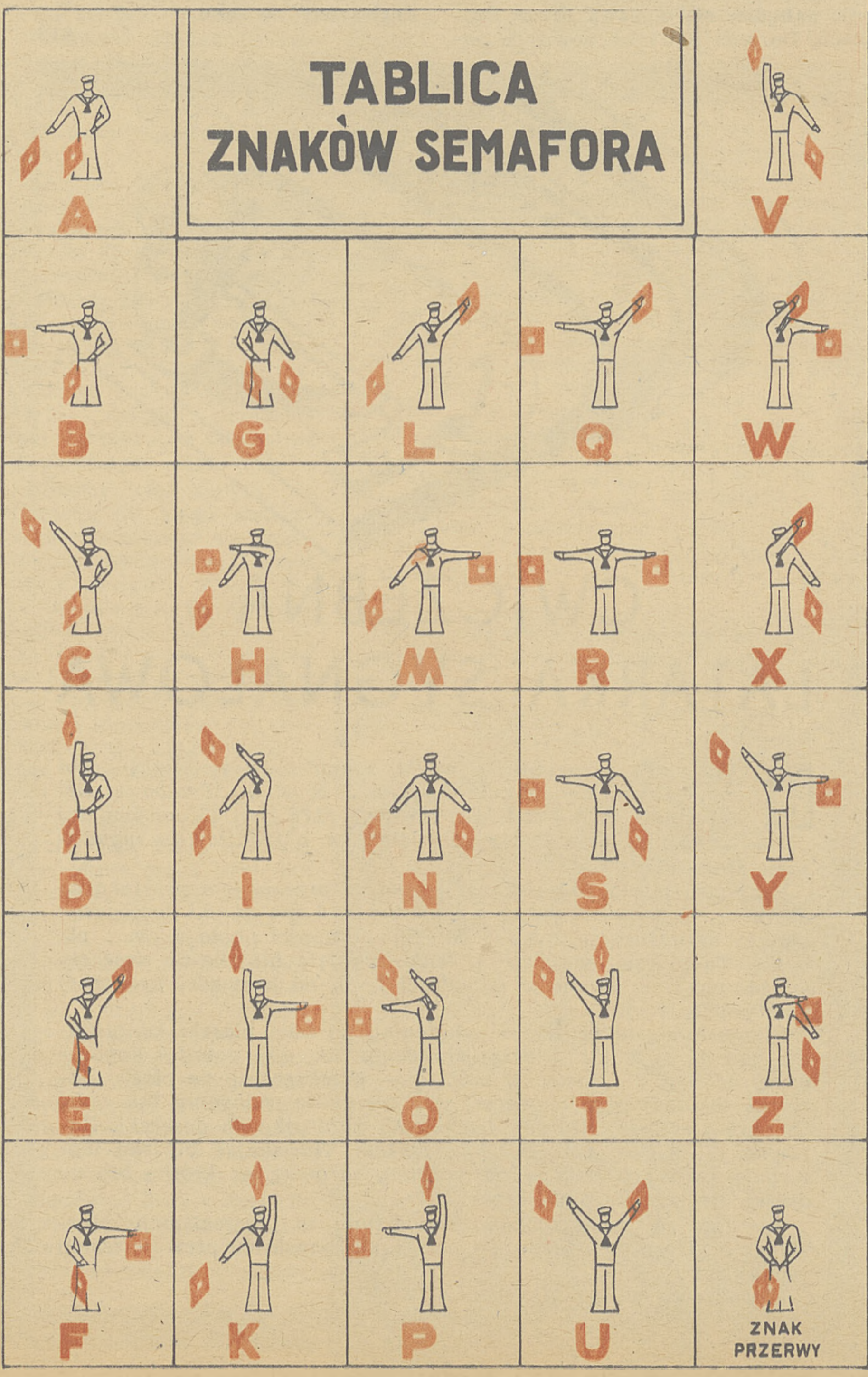
Sygnalizacja świetlna narodziła się znacznie później niż flagowa, bo dopiero w końcu wieku XIX, w dobie elektryczności. Litery, cyfry i znaki przystankowe nadaje się jako kombinacje dłuższych i krótszych błysków światła wg. alfabetu Morse'a. Najczęściej używanym do tego celu przyrządem jest ręczny reflektor, tzw. migacz, zasilany przy pomocy kabla z sieci oświetleniowej statku. Widzimy go na okładce naszego numeru. Sygnalista trzyma go oburącz, celując na odbiorcę. Delikatnym ruchem palców prawej dłoni porusza lekką dźwignię, która naciśnięta odsłania żarówkę na dłużej (kreska) lub na krótki moment (kropka). Dźwignia zwolniona powoduje całkowite zakrycie żarówki.

Inny rodzaj lampy sygnalizacyjnej typu rewolwerowego oglądamy na fotografii tytułowej. Jest to niewielki, lekki reflektor z celownikiem na wierzchu. Nadawanie kresek i kropek odbywa się przez naciskanie dźwigni o kształcie języka spustowego, zupełnie jak w rewolwerze.

Błyski reflektora mają duży zasięg, zarówno w dzień jak i w nocy, są przy tym widoczne tylko dla odbiorcy, na którego reflektor jest wycelowany, wyjątkowo — dla innych statków, znajdujących się na jednej linii z odbiorcą. Tempo nadawania jest znacznie szybsze niż przy sygnałach flagowych i wynosi przeciętnie 40 liter lub cyfr na minutę. Wiadomości można przekazywać w postaci nadawania całych słów i zdań,



co też się najczęściej robi, ale można też nadawać skróty zdań, podobnie jak w sygnalizacji flagowej.



SYGNALIZACJA DŹWIĘKOWA

Kiedy mgła otoczy statek białą, nieprzenikliwą zasłoną — flagi i reflektor stają się bezużyteczne. Stosuje się wtedy sygnalizację dźwiękową, polegającą na nadawaniu tych samych, co w sygnalizacji świetlnej, znaków Morse'a, za pomocą zwykłego gwizdka, syreny okrętowej lub gwizdka parowego. Sygnalizacji dźwiękowej nie trzeba się więc specjalnie uczyć, gdyż każdy marynarz, znający alfabet Morse'a w postaci błysków, odczyta łatwo kombinacje dłuższych i krótszych dźwięków. Sygnalizacji dźwiękowej używa się nader rzadko i tylko w niezbędnych wypadkach, rezygnując z niej na szlakach ożywionego ruchu, żeby nie mieszać tych sygnałów ze zwykłymi sygnałami mgłowymi, które w czasie mgły musi nadawać każdy statek.

(Dokończenie na str. następnej)

SYGNALIZACJA SEMAFOROWA

Najłatwiejszą do nauczenia, najszybszą, nie wymagającą specjalnego sprzętu — jest sygnalizacja semaforowa. Narodziła się ona dość dawno, ale w odmiennej postaci. Już za czasów Napoleona używano do przekazywania wiadomości ruchomych ramion, umocowanych na wysokich masztach, które widać było z dużej odległości. Odpowiednie ustawienie ramion oznaczało litery lub cyfry.

Sposób ten zastosowano na statkach ze znacznym uproszczeniem. Po prostu sygnalista zmienia ustawienie własnych ramion, nadając litery wg. wzoru zawartego na załączonej tablicy. Aby znaki były lepiej widoczne — trzyma w każdej ręce czerwoną chorągiewkę z białym polem pośrodku. Może się jednak obejść bez niej, biorąc do ręki dwie czapki, dwie chusteczki lub po prostu wymachuje samymi rękoma.

Ten sposób porozumienia się na odległość jest najszybszy, łatwo jest bowiem przy pewnej wprawie nadawać i odbierać do 100 znaków na minutę.

KTÓRY SPOSÓB JEST NAJLEPSZY

Zaznajomiwszy się z grubsza z wszystkimi czterema sposobami sygnalizowania na morzu, łatwo możemy zdać sobie sprawę, że każdy z nich jest niezbędny i żaden nie zastąpi pozostałych. Flagi nadaja się najlepiej do ogłoszenia pewnej wiadomości dla wielu odbiorców dokoła i uwidocznienia jej przez jakiś okres czasu. Np. przez podniesienie flagi P daje się znać wszystkim o rychłym odpłynięciu statku. Sygnalizacja świetlna jest najlepsza do przeprowadzenia rozmowy między dwoma partnerami, nawet na dużej odległości; sygnalizacja dźwiękowa pozwala na porozumienie się podczas złej widoczności. Semafor z powodzeniem użyty być może do szybkiego porozumienia się na niewielką odległość.

Teraz już łatwo będzie Czytelnikowi dopowiedzieć zakończenie w każdym z czterech przytoczonych na wtępie wypadków.

Wiadomość o minie mogła być przekazana w czasie mgły tylko dźwiękowo.

Zawiadomienie holownika o wypadku może być dokonane błyskawicznie albo przez rozwinięcie flagi O, która znaczy: „Człowiek za burtą", lub też — za pomocą semaforu.

W pozostałych dwóch sytuacjach niewątpliwie użyty zostanie migacz, którym wystarczy nadać krótkie jednoliterowe sygnały, przewidziane dla takich właśnie sytuacji.

Sygnał U oznacza — „Zdążacie ku niebezpieczeństwu", a sygnał P — „Wasze światła źle się palą".

Widać z tego, że nie wystarcza sama znajomość flag, znaków Morse'a i znaków semaforu — trzeba pamiętać najważniejsze sygnały i trzeba także znać przepisy sygnalizowania i umieć odczytać znaczenie sygnałów odebranych. Do tego niezbędna jest znajomość Księgi Międzynarodowych Sygnałów Morskich, zwanej również Kodem, obejmującej dokładną instrukcję i alfabetyczne spisy wszystkich sygnałów.

JAK ZOSTAĆ SYGNALISTĄ

Całość wiedzy sygnałowej stała się obecnie dostępna dla każdego dzięki ukazaniu się książki pt. „Sygnalizacja Morska" napisanej przez kapitana żeglugi wielkiej, Stefana Gorazdowskiego, a wydanej przez „Wydawnictwa Morskie". Kandydat na marynarza ma możność opanować samodzielnie jedną z ważniejszych dziedzin wiedzy marynarskiej, znajdując w tej książce niezbędne wiadomości, wskazówki uczenia się i ćwiczenia ułatwiające zapamiętanie przerobionego materiału.

Sama książka niewiele da, jeżeli nie nabędzie się wprawy drogą ćwiczeń. Do tego potrzeba pewnych pomocy, które każdy sam łatwo może wykonać.

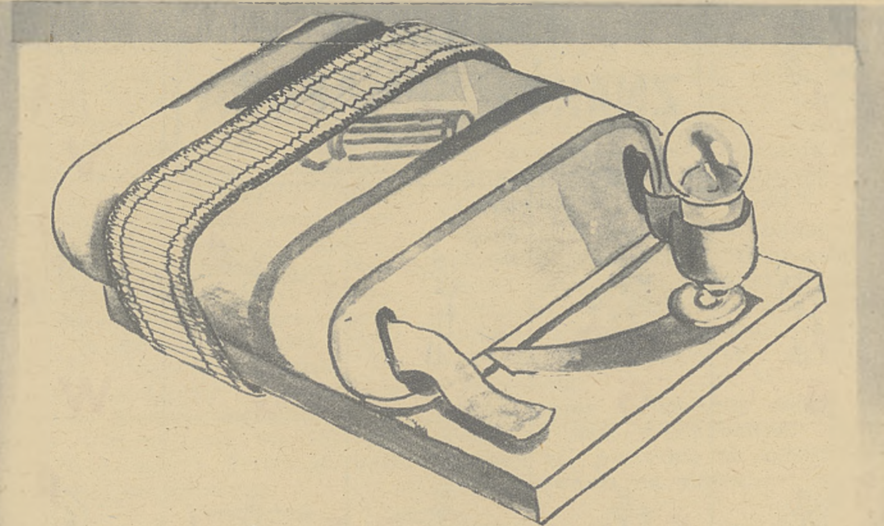
Tak więc do uczenia się sygnalizacji flagowej przyda się komplet 40 flag, wyciętych z kartonu i odpowiednio pokolorowanych wg. wzoru podanego na barwnej tablicy w „Sygnalizacji Morskiej".

Układając te kartoniki na stole lub wsuwając w szczelinę na niewielkim, z drzewa wystruganym maszciku, można prowadzić pogawędki z kolegą, który powinien zaopatrzyć się w podobny zestaw flag, aby przepisowo potwierdzać odbiór i z kolei udzielać odpowiedzi.

Do sygnalizacji świetlnej każdy może zmajstrować prosty przyrząd z bateryjki, żaróweczki i kawałka blaszki, którego opis znajdziecie poniżej.

Sygnalizacja semaforowa nie wymaga przyrządów i możecie od razu przystąpić do ćwiczeń z „Młodym Żeglarzem" w ręku.

SEI.



ĆWICZEBNA LATARKA SYGNAŁOWA

Najprostszy przyrząd do nauki sygnalizacji świetlnej zrobi sobie każdy niewielkim kosztem 2 zł 60 gr. Trzeba kupić: bateryjkę płaską (1,45 zł), żarówkę (0,75 zł) i 15 cm zwykłej gumy, używanej przeważnie na podwiązki, a rzadziej do sygnalizacji Morse'a (0,40 zł).

Poza tym trzeba przygotować własnym przemysłem prostokątną deseczkę, najlepiej z dykty o wymiarach 6 cm × 8,5 cm, pasek blaszki mosiężnej ze zużytej baterii o długości około 5 cm i pineskę. Tą pineską przybijamy lekko wygiętą blaszkę do deseczki w jednym z jej rogów w odległości 1 cm od krawędzi podłużnej i od poprzecznej.

Biorąc nową bateryjkę — wyginamy jej obie blaszki kontaktowe, jak na rysunku. Dłuższą skręcamy tak, aby powstał dopasowany uchwyt dla żarówki, krótszą — przekręcamy na płask. Żarówkę wkladamy w wygięcie. 15 cm gumę zszywamy tak, aby uzyskać pierścień, którym dociśniemy bateryjkę do deseczki. Żarówka musi przy tym dotykać pineski. Naciskając blaszkę wybiegającą spod pineski — zaświecamy żarówkę na krótko lub na dłużej, tworząc kropki i kreski.

Kierując się wskazówkami zawartymi w „Sygnalizacji Morskiej" S. Gorązdowskiego — po 30 godzinach ćwiczeń jesteśmy sygnalistami.

Powodzenia w sygnalizowaniu!

TURBINY OKRĘTOWE

Kiedy konstruktorzy pierwszych turbin chcieli zastosować je na morzu — natrafili na trudności, które zdawały się być nie do przezwyciężenia. Wyłoniły się bowiem poważne zagadnienia:

1) jak uzgodnić szybkość turbin, których wirniki obracały się od 15.000 do 30.000 razy na minutę — z szybkością śruby?
2) jak rozwiązać problem biegu wstecznego, kiedy wirniki mogły obracać się tylko w jednym kierunku?

Jak zwykle szukano złotego środka. W roku 1894 próbowano sprzęgnąć turbinę o 1500 KM oraz 2500 obr./min. bezpośrednio ze śrubą — nie dało to jednak zadowalających wyników.

Dopiero usprawnienie techniki budowy dużych przekładni zębatych pozwoliło na praktyczne zastosowanie turbin na jednostkach pływających. Zagadnienie biegu wstecznego — jak wiemy z „Młodego Żeglarza" nr 5 — rozwiązane zostało przez dodanie drugiej pomocniczej turbiny, o odwrotnie skierowanych łopatkach.

Mógłby ktoś zapytać — dlaczego do biegu wstecznego nie stosuje się przekładni mechanicznej? Otóż próby powzięte w tym celu wykazały, że dla tak dużych mocy, jakie wchodzą w grę na statkach, mechaniczne rozwiązanie jest bardziej skomplikowane i kłopotliwe, niż stosowanie do biegu wstecznego dodatkowej turbiny.

W historii rozwoju turbin morskich charakterystyczny jest fakt, że przez długi okres czasu były one stosowane jedynie na okrętach wojennych. Silniki te bowiem — najbardziej ekonomiczne przy dużej ilości obrotów — pozwalały na skupienie dużych mocy w stosunkowo niewielkiej przestrzeni, przez co najbardziej odpowiadały warunkom, jakie były wymagane dla szybkich i ciężkich okrętów wojennych. Dopiero kiedy zaczęto budować duże i szybkie statki pasażerskie, turbina znalazła i w marynarce handlowej właściwe zastosowanie.

Dla jednostek morskich, które potrzebują od kilkudziesięciu do paruset tysięcy KM mocy napędowej, turbina, a raczej zespół kilku turbin, jest jedynym możliwym rozwiązaniem, pozwalającym na ulokowanie tak olbrzymich mocy wewnątrz kadłuba.

Ciekawe jest połączenie turbiny z tłokową maszyną parową, mające na celu powiększenie mocy napędowej zespołu napędowego lub oszczędzenie paliwa. Na czym ono polega?

Otóż, para — po przesunięciu tłoka cylindra niskoprężnego — wychodząc z maszyny do skraplacza posiada jeszcze pewne ciśnienie. Tą, o niskim ciśnieniu parą, która nie może być wykorzystana przez maszynę tłokową, możemy jeszcze napędzać turbinę.

Przez dodanie do maszyny tłokowej turbiny na parę odlotową można lepiej wykorzystać energię cieplną zawartą w parze. Moc turbiny na parę odlotową — dosięga 18 — 30 proc. mocy ogólnej, zależnie od typu tłokowej maszyny parowej. Ulepszenie sprawności cieplnej pozwala bądź na zwiększenie szybkości statku, przy tym samym rozchodzie paliwa, bądź też, zachowując szybkość — zaoszczędzić na paliwie.

Moc turbiny na parę odlotową przekazywana jest wałowi przez przekładnię; w ten sposób turbina i maszyna tłokowa wspólnie obracają śrubę. Podczas manewrów biegiem wstecznym, można bądź za pomocą sprzęgła odłączyć przekładnię turbiny od wału, bądź za pomocą zaworu parę odlotową skierować wprost do skraplacza, omijając turbinę, która wtedy obraca się jałowo.

Kiedy wymawia się słowo turbina — mimo woli nasuwają się na myśl kotły, palniki lub paleniska, palacze, skraplacze pary itp. A przecież dla wprawienia wirnika turbiny w ruch obrotowy niekoniecznie trzeba używać strumienia sprężonej pary wodnej. Można również stosować inne strumienie gazowe, a na lądzie nawet strumień wody. Turbiny wodne i parowe znajdują się w powszechnym użyciu. Natomiast turbiny, t.zw. gazowe, nie wyszły jeszcze poza stadium prób.

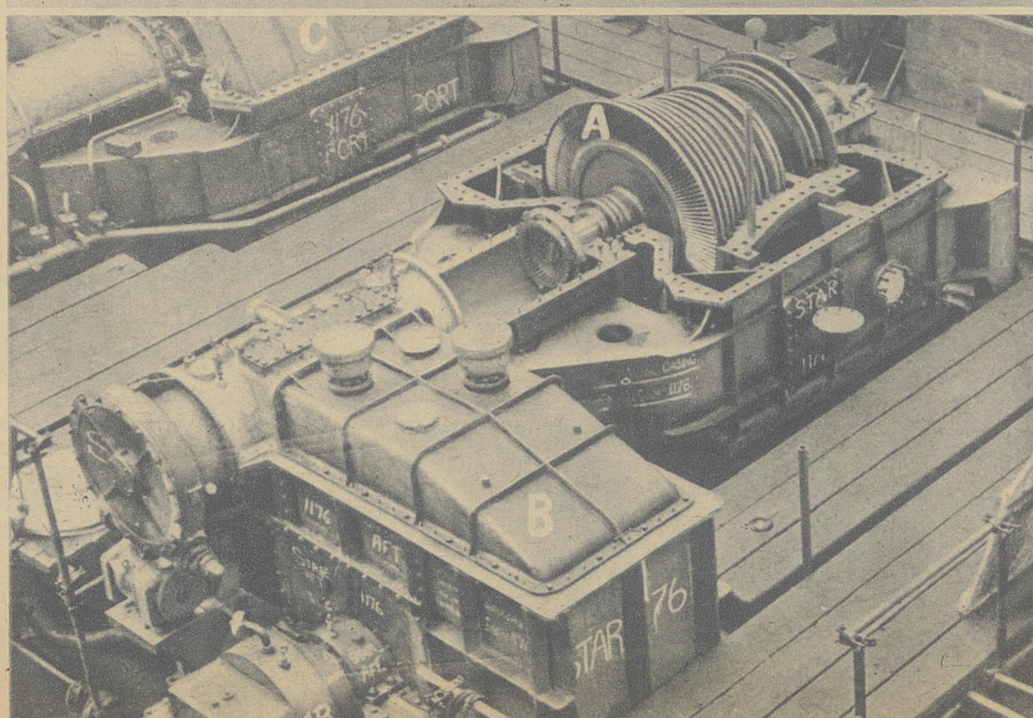
Jaka może być wyższość tych turbin od turbin parowych i dlaczego do tej pory nie są powszechnie używane?

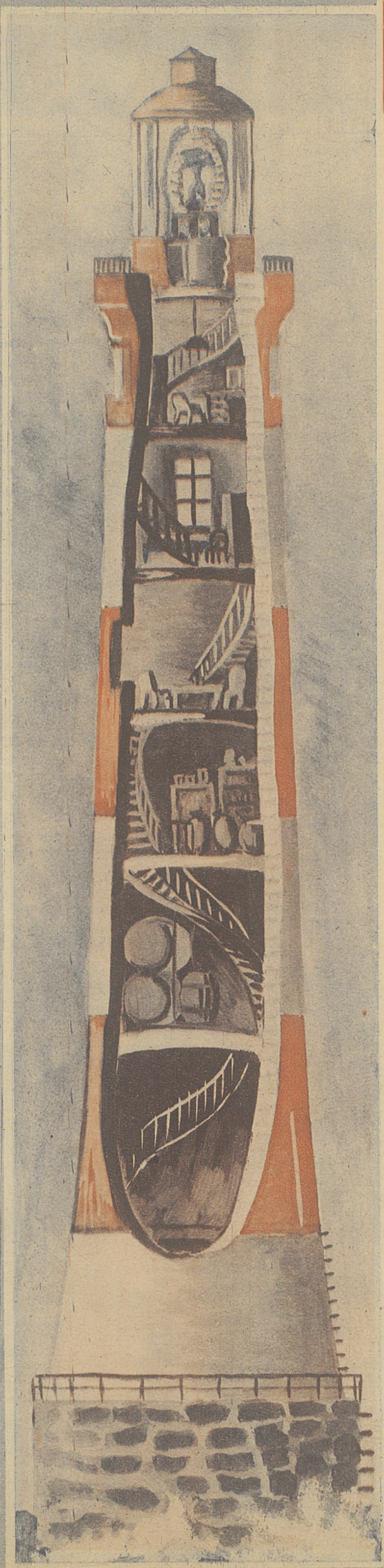
Otoż dla wytwarzania potrzebnej ilości gazów stosuje się proces podobny do tego , jaki zachodzi w silnikach spalinowych. Stąd też nazwa równie często spotykana — „turbina spalinowa". Raptowne spalanie ropy w zamkniętej przestrzeni nie tylko wytwarza duże ilości gazu pod ciśnieniem, lecz powoduje również nagły wzrost temperatury do około 1800°C. Cienkie łopatki wirników turbin, które nie mogą być chłodzone tak jak cylindry i tłoki silników Diesla, nie wytrzymują tak wysokiej temperatury, i to właśnie nie pozwoliło do tej pory na zastosowanie systemu dieselowskiego do turbin. Obecnie jednak są już opracowane urządzenia specjalne, które pozwolą, bez wielkiego pogorszenia sprawności cieplnej, na obniżenie temperatury gazów do ok. 700°C.

W wyniku prób prowadzonych już nie tylko na lądzie, ale i na statkach doświadczalnych, rozchód paliwa na km/godz. wynosi ok. 176 g., to jest tyle co przy Dieslu. Jeżeli porównamy te 176 g z 276 g ropy na KM/godz., które zużywają turbiny parowe, zdamy sobie sprawę z rozmiarów oszczędności, jakich można oczekiwać od turbin spalinowych.

INŻ. A. MIGURSKI

Turbina okrętowa z odkrytym wierzchem (A). Widoczny wirnik. Dalej — przekładnia mechaniczna w obudowaniu (B). W głębi — bliźniacza turbina z przeciwległej burty-obudowana (C).





ŚWIATŁO NA K

Sztorm ucichł już przed kilku godzinami, ale statkiem wracającym po długiej podróży do ojczystego portu ciągle jeszcze silnie rzucało. Na pomoście nawigacyjnym wachtowy oficer przecierał oczy zaczerwienione od bezsenności i uporczywego wpatrywania się w ciemność burzliwej nocy. Sercem jego targał niepokój: udało mu się utrzymać kurs, czy też sztorm daleko odrzucił statek z obranej drogi? Wtem zmęczone oczy uchwyciły jakiś daleki błysk. Równocześnie wachtowy marynarz zameldował podnieconym lekko głosem: ŚWIATŁO NA KURSIE!

Czy to może jakaś gwiazda mruga przez szparę w chmurach? Nie — jednodziesięciosekundowy błysk powtarza się z matematyczną dokładnością w odstępach 2.9 sekundy. Szybki ruch i oficer już przerzuca kartki „Spisu świateł", wiernego pomocnika nawigatora. Znalazł — i westchnienie ulgi wydobyło się z jego piersi. To rozewska latarnia morska siłą 5 milionów świec śle ku niemu swe zbawcze sygnały na odległość 22 mil morskich. Nie zbłądzi już. Gdy na trawersie rozewskiej latarni zmieni kurs, niezadługo błyśnie ku niemu światło latarni helskiej, aby odprowadzić go do miejsca, skąd już wesoło mrugnie ku niemu latarnia gdańskiego portu. Nareszcie w domu...

*

„Wszystko już było" — powiedział jeden z mędrców. Pamiętając o tym nie bądźmy zbyt dumni z „wynalazku" latarń morskich, spisów świateł i innych pomocy nawigacyjnych, pozwalających dokładnie określić położenie statku względem brzegu.

Dobra znajomość brzegów morskich i wysp była jeszcze w starożytności jednym z podstawowych warunków żeglugi morskiej, która w swych początkach kurczowo trzymała się brzegów. Wcześnie też niektóre ważne punkty wybrzeża morskiego zaczęto oznaczać płonącymi ogniskami, których płomień w nocy, a dym w dzień — były wskazówką dla żeglarzy. Z czasem ogniska te poczęto umieszczać na drewnianych lub kamiennych wieżach, wybudowanych specjalnie w tym celu. Dla ułatwienia żeglugi już ok. 150 lat przed naszą erą Ptolemeusz wykonał opis brzegów Morza Śródziemnego, zawierający ok. 8000 miejscowości. Opis ten jest prawzorem dzisiejszej locji, wiernego pomocnika kapitana statku w żegludze blisko brzegu. Ptolemeuszowi też zadzięczamy opis najsłynniejszej latarni morskiej, która ok. 285 r. przed Chr. została zbudowana na wyspie Pharos u wejścia do portu Aleksandrii. Zbudowana z kamienia miała wysokość ok. 56 m, a widziana była z odległości 25 mil morskich. Nic też dziwnego, że uważano ją za jeden z 7 cudów świata i nazwą Pharos zaczęto nazywać latarnie morskie w wielu językach a pharologią — naukę o latarniach morskich i ich budowie. Latarnie morskie prędko rozpowszechniły się w basenie Morza Śródziemnego, a pierwsze latarnie na terenie Francji i Anglii zawdzięczamy rzymskim legionom Caliguli. Stąd przyjęły się na pozostałych wybrzeżach Europy. W Polsce słynna była za czasów Sobieskiego tzw. „bliza", stojąca w pobliżu dzisiejszej latarni helskiej. Był to żuraw, jaki jeszcze dziś spotykamy przy studniach wiejskich, a w zawieszonym na nim kociołku paliły się smoła i węgiel drzewny. Znana latarnia rozewska już w 1822 r. istniała jako baszta, na której w koszu żelaznym palono smolne żagwie.

Lata mijały. Prymitywne baszty ustąpiły miejsca strzelistym wieżom, płomień ognisk z drzewa lub z węgla konkurował z płonącą smołą czy oliwą, by ustąpić miejsca palnikom ropnym, gazowym a wreszcie wszechwładnej elektryczności. Cel pozostał ten sam: obsługa i ubezpieczenie żeglugi morskiej. Dzięki latarniom morskim nawet w najgorszych warunkach atmosferycznych statek może określić swoje położenie i znaleźć bezpieczny szlak lub wejście do portu.

Aby spełnić swe zadanie, latarnia musi być ustawiona w miejscu dobrze widocznym z morza oraz posiadać bogate wyposażenie techniczne. Oprócz latarń brzegowych istnieje wiele latarń na skalistych wysepkach, często sztucznych i z dala od brzegu. Latarnia taka musi być „samowystarczalna", często bowiem się zdarza, że burzliwa pogoda przez kilka miesięcy uniemożliwia zmianę latarników i dowóz świeżych zapasów. Wyposażona więc jest jak forteca. W najniższych kondygnacjach znajdują się zapasy paliwa, w innych żywność, woda słodka i magazyny części zapasowych, narzędzi itp. Dużo przestrzeni zajmują też pomieszczenia mieszkalne latarników—sypialnia i kuchnia. Nad pokojem służbowym, gdzie mieszczą się



A KURSIE

ły się smo-
rnia rozew-
baszta, na
smolne ża-

zty ustąpiły
nień ognisk
ał z płonącą
ejsca palni-
cie wszech-
iał ten sam:
i morskiej.
w najgor-
n statek mo-
znaleźć bez-
rtu.

tarnia musi
rze widocz-
ate wyposa-
brzegowych
ych wysep-
od brzegu.
ystarczalna",
rzliwa pogo-
żliwia zmia-
h zapasów.
oca. W naj-
ą się zapa-
woda słodka
narzędzi itp.
omieszczenia
i kuchnia.
mieszczą się

aparaty pomocnicze, tablice rozdzielcze itp. znajduje się źródło światła pod oszkloną kopułą. Aby światło rozchodziło się zwartą, mocną smugą, przepuszcza się je przez kryształowe, pryzmatyczne soczewki, posiadające zdolność wyprostowywania promieni światła padających pod kątem ostrym.

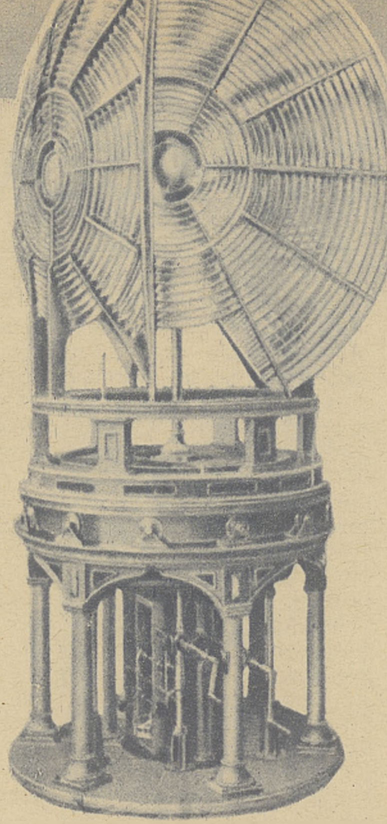
Każdego dnia z nastaniem mroku ze szczytu latarni mkną w przestrzeń rytmicznie powtarzające się sygnały świetlne. Czasami tylko, gdy światło latarni nie jest w stanie pokonać nisko nad morzem zawisłej mgły, ulewnego deszczu lub szalejącej śnieżycy, wówczas wraz z błyskiem światła rozlegają się złowrogie wycia syren mgłowych lub rzadziej stosowane, ale dalej słyszalne wybuchy specjalnych ładunków wybuchowych. Równocześnie w eter mkną sygnały tzw. radiolatarń, które za pomocą fal radiowych już na wielką odległość pozwalają określić położenie statku. Aby żeglarz w nocy mógł zorientować się jaką latarnię morską widzi, każda z nich ma inną charakterystykę wysyłanego światła. Jedne świecą jednostajnymi błyskami, inne błyskami w grupach, jeszcze inne światłem o stopniowej sile lub na przemian światłem białym i czerwonym lub zielonym itd. Podobnie sygnały mgłowe i radiowe różnią się między sobą częstością i długością sygnałów. W dzień latarnie rozróżnia się po sylwetce i sposobie malowania. Aby nie wprowadzać zamieszania, oznakowanie latarń, charakterystykę ich światła itp. ustalają specjalne międzynarodowe konferencje. Wszystkie te dane uwzględnione są w spisach świateł

Daleko w morzu, w miejscach szczególnie niebezpiecznych lub ważnych dla żeglugi (np. wejście z morza do kanału wśród mielizn i skał), gdzie nie można zbudować stałych latarń, mają zastosowanie latarniowce. Są to silnie zbudowane, 200—400-tonowe statki zakotwiczone na stałe w określonym miejscu. Nieliczna, 6—7-osobowa załoga zmienia się co miesiąc, aby przez dwa tygodnie odpocząć na lądzie. Wyposażenie latarniowca obejmuje specjalne, przeciwprzechyłowe urządzenia świetlne, umieszczone na wieżyczce pośrodku statku, syrenę przeciwmgłową na nadbudówce oraz radiotelefon do komunikacji z bazą i stacją ratowniczą na brzegu. W ciągu dnia wzrok przyciąga charakterystyczna sylwetka latarniowca pomalowanego na jaskrawy czerwony kolor z ogromną biało wymalowaną nazwą na burcie oraz dużą kulą sygnałową na maszcie.

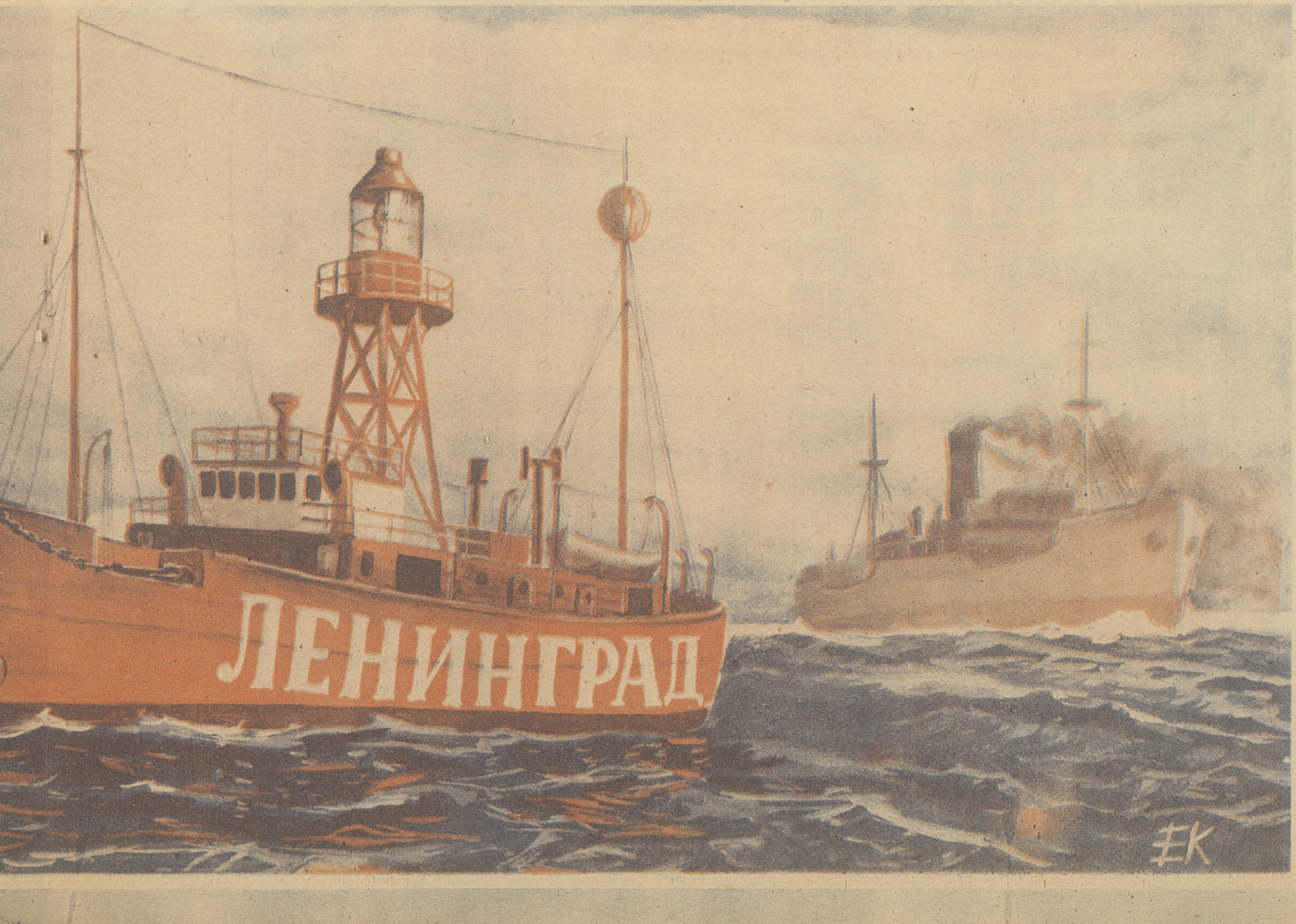
*

Co noc — rozsiane wzdłuż brzegów — świecą setki latarń morskich, czuwając nad bezpieczeństwem przybrzeżnej żeglugi. Czy w pogodny, księżycem rozjaśniony mrok, czy w sztormową, rozszalałą ciemność — brzeg śle daleko w morze niestrudzone, zbawcze błyski — które, wytężający wzrok wachtowy marynarz idącego z morza statku, wita radosnym, pełnym ulgi okrzykiem: — ŚWIATŁO NA KURSIE!

KOS



Powyżej: tak wygląda urządzenie świetlne nowoczesnej latarni morskiej. A teraz spójrzcie na str. 32 (ostatnią). Znajdziecie tam planszę ilustrującą wygląd latarni morskiej w starożytności (latarnia na wyspie Pharos), w średniowieczu, czasach nowożytnych i w dobie obecnej.



ZWIADOWCY MORSKICH GŁĘBIN

Prawie 71 procent całej powierzchni kuli ziemskiej zajmują morza i oceany. Wywierają one duży wpływ na kształtowanie się klimatu poszczególnych kontynentów. Na przykład — stosunkowo ciepły klimat wybrzeża Murmanu i istnienie takich północnych portów, jak Murmańsk lub Pieczenga — zawdzięcza się wpływowi ciepłych prądów morskich.

Bez poznania zjawisk i procesów zachodzących w morzach i oceanach nie jest możliwe uzmysłowienie sobie praw rządzących klimatem ani zorganizowanie należytego wykorzystania bogactw morskich, ani też udoskonalenie żeglugi pomiędzy poszczególnymi punktami naszej planety.

Podstawowe znaczenie przy badaniu mórz mają obserwacje zmian temperatury następujących w różnych miejscach i w różnych porach roku składu chemicznego wody morskiej, a w szczególności jej zasolenia.

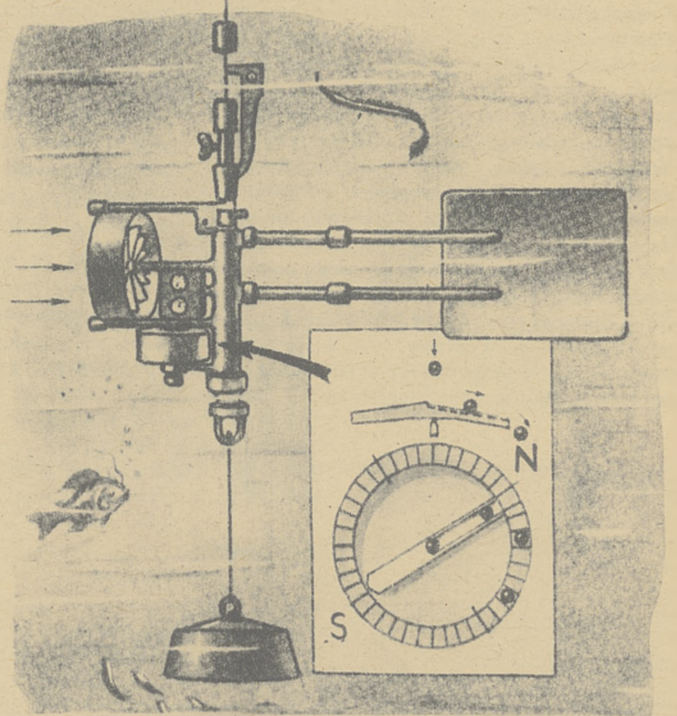
Nie jest łatwym zadaniem zmierzyć ciepłotę wody na głębokości kilkuset metrów. Nie wdając się w szczegóły konstrukcji specjalnego głębokościowego termometru podamy tylko, iż działa on w ten sposób, że gdy osiągnie temperaturę środowiska, tj. warstwy wody, w której się w danej chwili znajduje, wywraca się „do góry nogami". Podczas tego ruchu słupek rtęci, który w chwili wywrotu znajdował się we włoskowatej rurce termometru — dzięki specjalnej konstrukcji tej rurki — odrywa się i spełza do przeciwległego jej końca. Jednocześnie urządzenie rurki nie pozwala na powtórne oderwanie się rtęci, nawet jeśli po wywróceniu termometr podlegał dodatkowemu nagrzewaniu. Dzięki takiemu urządzeniu termometr, po utrwaleniu na dużej głębokości np. temperatury 2 — 3°, przy przeciąganiu przez górne, ciepłe warstwy wody nie zmieni swego pomiaru, nawet jeżeli temperatura tych warstw będzie osiągała 20 — 30°. Błąd jego pomiarów nie przekroczy 0.02 — 0.03°. Lecz i taki błąd może być usunięty drogą porównania pomiaru z pomiarem innego „dodatkowego" termometru.

Dla uzyskania próbki wody ze ściśle określonej głębokości używa się t.zw. batometru (głębokościomierza), naczynia walcowatego z zaworami na obu końcach. Batometr przymocowuje się do stalowej liny za pomocą zacisku znajdującego się na dolnej jego części. Jednocześnie górna część głębokościomierza utrzymuje się przy linie dzięki specjalnemu zatrzaskowi. W takim stanie batometr opuszczany jest na żądaną głębokość. Obydwa jego zawory są wtedy otwarte. Jeżeli omyłkowo opuści się go zamkniętym, to zostanie on zgnieciony przez wielkie ciśnienie wód głębinowych.

Z chwilą gdy batometr osiągnie żądaną głębokość, wzdłuż liny opuszcza się t.zw. „gońca" — walcowaty ciężarek, który po dotarciu do batometru uderza w zatrzask i otwiera go. Wówczas głębokościomierz wywraca się górną częścią ku dołowi i zawisa na dolnym zacisku. Jednocześnie zamykają się samoczynnie obydwa zawory — próbka wody jest wzięta. Zwykle do batometru przymocowuje się na zewnątrz ramę z dwoma wywracającymi się razem z nim głębokościowymi termometrami. To zestawienie pozwala na zaoszczędzenie czasu oraz gwarantuje otrzymanie próbki i pomiaru temperatury dokładnie z jednej i tej samej głębokości.

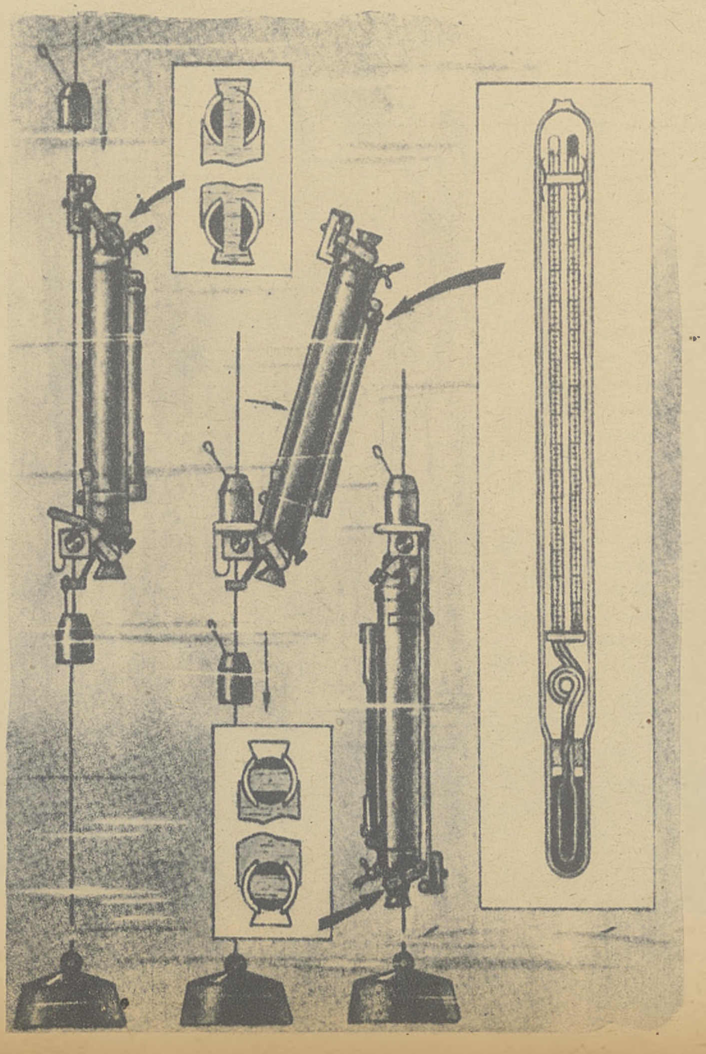
Przyrząd do pomiarów szybkości i kierunku prądów morskich — czyli prądomierz — składa się z młynka, który pod działaniem prądu obraca się i uruchamia licznik wskazujący ilość obrotów młynka.

Licznik obrotów mieści w specjalnym magazynku pewną ilość małych kulek z brązu, które co pewną określoną ilość obrotów młynka wypadają pojedynczo z licznika, trafiając do okrągłej puszki z podwieszoną w jej środku igłą magnetyczną posiadającą rowek od środka do północnego końca. Kulka toczy się wzdłuż rowka igły i wpada do jednego z 36 gniazdek, w zależności od położenia igły w stosunku do stron świata. Numery gniazdek, w których gro-



PRĄDOMIERZ. Na rysunku — w białym prostokącie — pokazane jest jak za pomocą specjalnego kompasu ustala się kierunek prądu, którego szybkość mierzy jednocześnie licznik umieszczony pod wiatraczkiem prądomierza.

BATOMETR I TERMOMETR. Z lewej pokazany jest batometr na chwilę przed uderzeniem „gońca" w górny zatrzask. W środku — batometr w chwili wywracania się. W małych białych prostokątach narysowane są schematyczne zawory batometru w położeniu otwartym i zamkniętym.



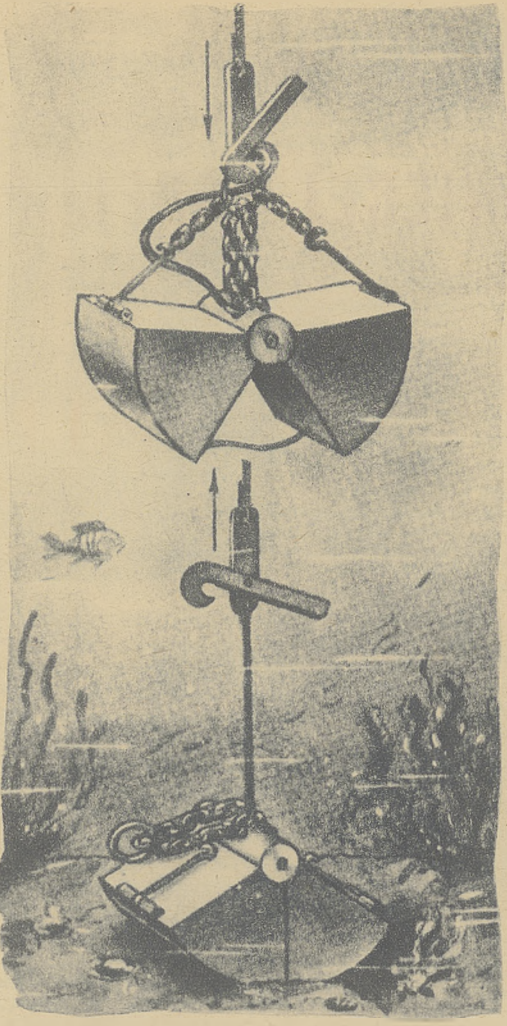
madzą się kulki, wskazują kierunki prądu.

Dla łowienia ryb i zwierząt w pośrednich warstwach wody stosowany bywa trał rybacki nieco tylko odmienny od normalnego. Używa się także t.zw. dragi, zdzierającej ostrymi nożycami rośliny i zwierzęta (przeważnie skorupiaki), mocno uczepione dna.

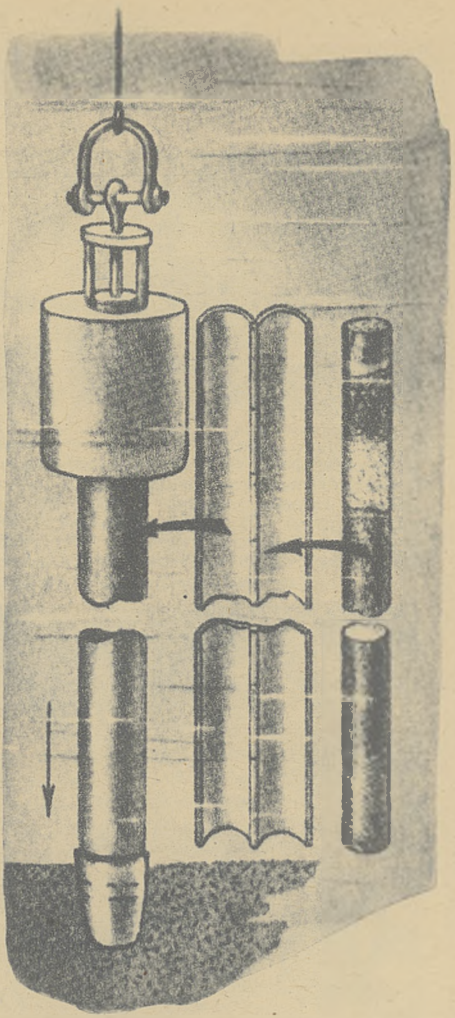
Osady denne i stworzenia w nich żyjące, np. robaki, wydobywa się na powierzchnię za pomocą czerpaka dennego. Dla uzyskania z dużych głębin próbki nie uszkodzonego podłoża używa się specjalnej rury.

Drobne organizmy morskie przebywające w wodzie (raczki itp.) łowione bywają za pomocą specjalnych (przeważnie stożkowatych) jedwabnych siatek.

Działanie wszystkich wymienionych wyżej przyrządów wyjaśniają zamieszczone obok rysunki.



CZERPAK DENNY



RURA DO POBIERANIA PRÓBEK PODŁOŻA.

Jeszcze do niedawna głębiny morskie mierzono za pomocą sond, opuszczanych na cienkim stalowym drucie. Operacja pomiaru głębokości zajmowała wówczas bardzo wiele czasu, wymagała zastopowania statku i stosunkowo spokojnego morza.

W sukurs przestarzałej sondzie przyszła sonda dźwiękowa (echosonda). Można ją stosować w każdej chwili i w każdą pogodę, tak w ruchu, jak i na postoju. Wyniki pomiarów są wiadome natychmiast. Istota działania sondy dźwiękowej polega na tym, że zainstalowany w dnie statku aparat nadawczy wywołuje drgania, które rozchodzą się w wodzie. Po odbiciu od dna morza powracają w postaci echa na powierzchnię i zostają odebrane przez specjalny aparat odbiorczy, również wmontowany w dno statku. Podstawą do obliczenia głębokości jest czas, jaki zużył dźwięk na dotarcie do dna i powrót w postaci echa. Przyrząd od razu pokazuje głębokość w metrach. Za pomocą dobudowania do echosondy samoczynnego aparatu piszącego może być utrwalona na papierowej wstędze krzywa profilu dna morza na dowolnym odcinku.

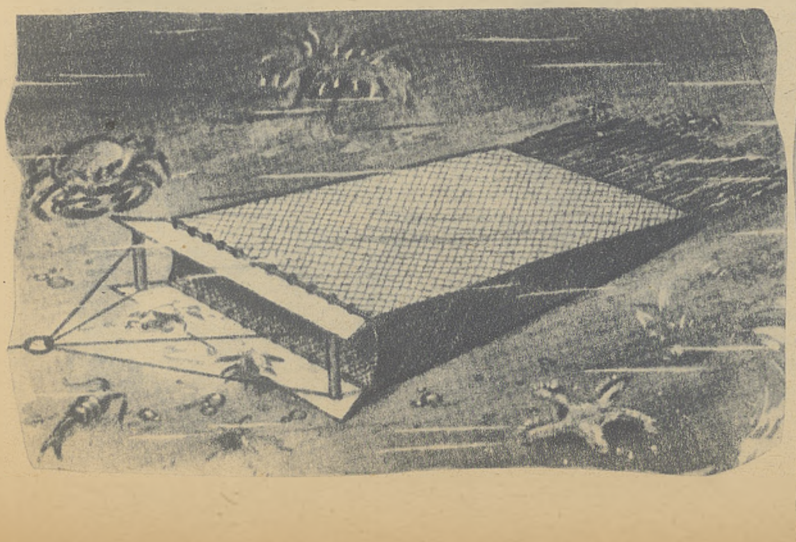
Nowością w oceanografii jest batystat — hermetyczna komora, zdolna do wytrzymywania dużych ciśnień. Wewnątrz mieści się 1-2 obserwatorów, opuszczanych na żądaną głębokość. Batystat jest zaopatrzony w aparaturę tlenową, telefon, światło i szereg przyrządów niezbędnych do pomiarów.

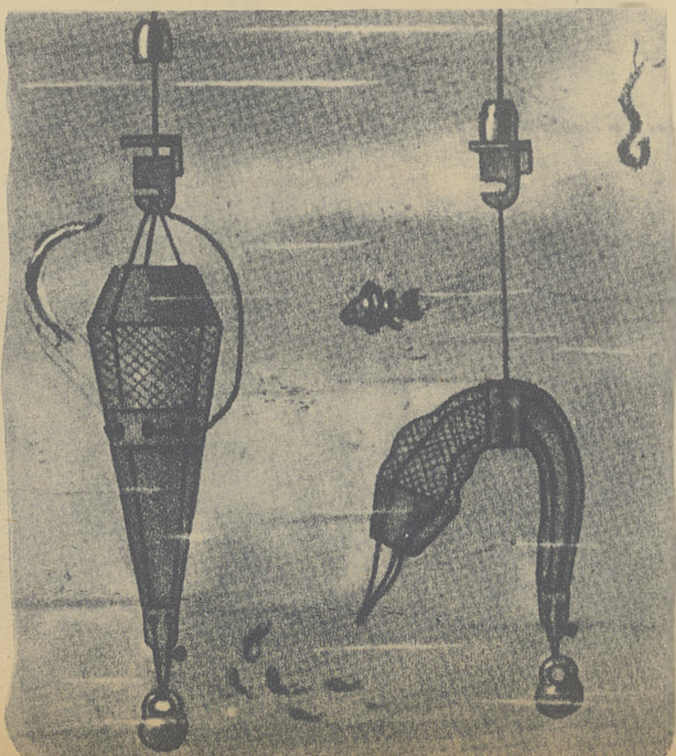
Radzieccy oceanolodzy korzystają z dużej ilości innych jeszcze różnorodnych przyrządów, które im są przydatne w ich pełnej sukcesów i poświęcenia pracy dla dobra ludzkości.

G. ZAJCEW

(przekład W. Styryjczyka)

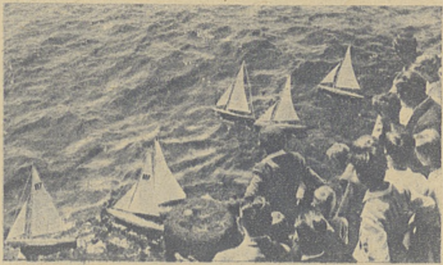
Poniżej — DRAGA. Obok — PIONOWA SIEĆ DO PLANKTONU





Modelarstwo

WIĘCEJ MODELI PŁYWAJĄCYCH!



Minione wakacje — dla modelarzy, którzy w ciągu roku szkolnego budowali modele żeglowne — były wspaniałą okazją do wypróbowania skonstruowanych jednostek, w ramach licznych regat organizowanych przez Ligę Morską. Na zdjęciach powyżej i poniżej: fragmenty z regat modeli żeglownych w Sopocie.
fot. K. Komorowski





Czyż jest coś wspanialszego nad wakacje spędzone na wodzie? Stanowczo — nie! Tak przynajmniej twierdzą chłopcy, którzy w ubiegłym roku szkolnym, w trakcie zajęć w gabinecie szkutniczym szczecińskiego Młodzieżowego Domu Kultury „Ognisko" — zbudowali serię doskonałych kajaków (na zdjęciu powyżej).
fot. M. Smeja



Wraz z nowym rokiem szkolnym rozpoczynają prace również i modelarnie. Wzbogacone doświadczeniami ubiegłego roku — niewątpliwie znacznie rozszerzą swą działalność. Na zdjęciu u góry część zeszłorocznego dorobku modelarni LM w Sopocie. Poniżej: — przodownik pracy tejże modelarni w r. szk. 1950/51 — 14-letni Wojciech Suchodolski.
fot. M. Syrowatko



Artykuł niniejszy, jak również artykuł obok — są to wyjątki z listów dwóch instruktorów modelarstwa, napisanych w związku z artykułem dyskusyjnym „O właściwe drogi szkolenia modelarskiego", zamieszczonym w n-rze 5 „Młodego Żeglarza". Redakcja spodziewa się, że dyskusja na tak ważny temat rozwinie się jeszcze bardziej i wezmą w niej udział nie tylko instruktorzy, ale i sami modelarze mniej lub więcej zaawansowani.

Redakcja zaznacza, że poglądy wyrażane w artykułach dyskusyjnych są osobistymi poglądami autorów i nie reprezentują stanowiska Redakcji.

Artykuł w „Młodym Żeglarzu" pt. „O właściwe drogi szkolenia modelarskiego" nasunął mi szereg refleksji: Nie posądzam dzisiejszej młodzieży o to, by chciała modele budować po to tylko, aby je postawić na stoliku. Młodzież chce doświadczać, żąda ruchu i wrażeń. Delektowanie się modelem redukcyjnym jest zamiłowaniem nielicznych stosunkowo jednostek, które, nawiasem mówiąc, opanowały dobrze obróbkę materiałów, a więc posiadają znajomość rzemiosła. Statek żyje na wodzie, albowiem takie jest jego przeznaczenie. Więc powiążmy modelarstwo okrętowe ze stawem, jeziorem i morzem — psychicznie i technicznie.

Modele okrętów fruwające pod sufitem niech się nadal mnożą przede wszystkim w muzeach i kabinach marynarzy. Ślęczeć szereg tygodni i miesięcy, to przywilej raczej starszych. Młodzież im młodsza, tym prędzej pragnie wyników pracy, brak jej bowiem wytrwałości i cierpliwości. Czasokres budowy winien być wobec tego możliwie krótki.

Nie przypuszczam również, by nikt kompetentny nie pomyślał o modelach poglądowych dla zakładów naukowych. Tę kwestię rozwiązują we własnym zakresie władze resortu szkolnictwa morskiego. A zatem dziedzinę tę można śmiało odseparować od ogólnego szkolenia modelarskiego.

Nie należy także przystępować do projektowania i budowania modeli małoformatowych. Nie krępujmy entuzjazmu młodzieży wymiarami czy też szablonami. Nie utrudniajmy jej produkowania średnio- i większoformatowych modeli. Nie popadajmy w despotyzm.

Nie widzę też potrzeby wyłącznego posługiwania się odpadkami drewna. Odpadki niechaj przerabiają fabryki na zabawki dla najmłodszych z młodzieży. Odpadki uzależniają projekt od formatu odpadków — stąd prace poważnie się komplikują; po wtóre jest to najczęściej pośledniejszy surowiec i utrudnia obróbkę.

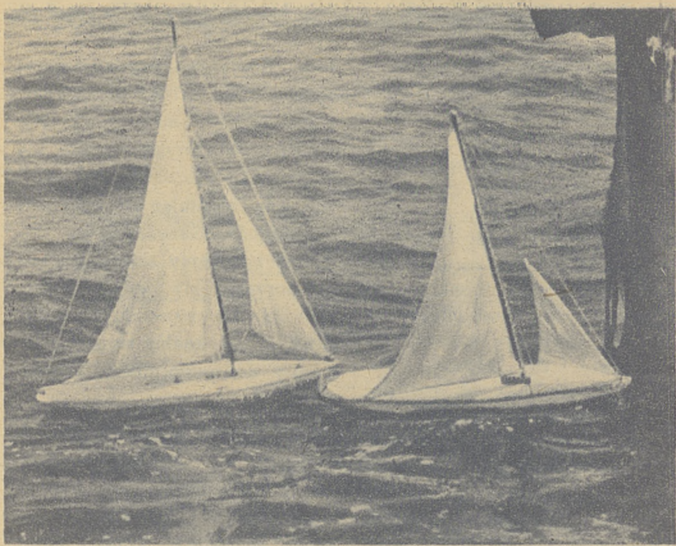
A czy należy już koniecznie budować z cennego surowca, jakim jest drewno? Czy nie istnieją inne dostępne „budulce" modelarskie? Na przykład — papier!

Co prawda ob. Boczar propagując wykonywanie przede wszystkim modeli blokowych — twierdzi, że docenia znaczenie redukcji współczesnej, redukcji historycznej, a wreszcie modelarstwa sportowego, wyczynowego — ale uważa jednak te rodzaje za zbyt trudne. Moje długotrwałe doświadczenie mówi co innego — młodzież życzy sobie właśnie modelarstwa sportowego i to jak największej!

A zatem w konkluzji — uważam, że w szkoleniu modelarskim trzeba dać pierwszeństwo modelarstwu wyczynowemu. Niech młodzież buduje łatwe i tanie (papier) modele żeglowne oraz modele z napędem mechanicznym, niech sprawdza ich zalety i wady w szlachetnym współzawodnictwie — regatach, niech próbuje własnych, oryginalnych rozwiązań konstrukcyjnych! Modelarstwo to sport — i młodzież musi w nim mieć możność wyżycia się!

LEON STANISZEWSKI
Gdynia — Orłowo





MODELARSTWO W SZCZECIŃSKIM PAŁACU HARCERZA

W liście swym chcę omówić pracę pracowni modelarskiej w Pałacu Harcerza w Szczecinie, w której jestem instruktorem. Uczęszcza do niej młodzież szkół podstawowych od klas III do VI włącznie.

Założenia naszej pracowni są nieco odmienne od dotychczas spotykanych w Polsce, opieramy się bowiem na zasadach pracy radzieckich Pałaców Pioniera. Oczywiście: także i naszym celem jest wzbudzać w młodzieży już od najmłodszych lat zamiłowanie do morza i budownictwa okrętowego, różnimy się tylko metodami.

Już krótki okres naszej działalności (od 1 stycznia br) wykazał, że powyższe zadanie — spełniamy. Młodzież, która uczęszcza do naszej pracowni, zaczyna się coraz bardziej interesować zagadnieniami portów, żeglugi, budownictwa okrętowego. Sam fakt, że coraz więcej z nich staje się stałymi czytelnikami „Młodego Żeglarza", może świadczyć o tym, że zagadnienia te ich interesują. Oczywiście wielu z ochotników „wykruszyło się" w czasie pracy. — Powodem tego był brak zainteresowania, a częściowo — początkowe trudności techniczne, brak materiałów i narzędzi, co zresztą całkowicie nie zostało jeszcze postawione właściwie. Niemniej jednak aktywiści pozostali i pracują. W pracowni naszej młodzież prowadzi zajęcia sama, instruktor ma tylko głos doradczy, pomocniczy. Ma on pokierować pracą tak, ażeby młodzież nie odczuwała, że się jej narzuca pewne formy. Instruktor podczas zajęć praktycznych mówi młodzieży, jak należałoby najwłaściwiej zrobić, ale sama realizacja leży w rękach wykonawców.

Ten kierunek wychowawczy dał już swoje pozytywne rezultaty. Okazało się, że przy takiej metodzie, młodzież podchodzi do prac, które wykonuje — z zainteresowaniem a nie mechanicznie; nie robi tylko tego co jej instruktor każe, lecz myśli nad tym jakby można było dany model wykonać najlepiej. Zwraca się do instruktora z szeregiem zapytań i projektów. Oczywiście, że przy takiej pracy młodzież popełnia szereg błędów, których poprawa należy do instruktora. Robi to on z odpowiednim naświetleniem, a przy okazji wyjaśnia wszystkim na czym polega błąd.

Jeszcze jedną charakterystyczną stroną naszej pracowni jest to, że nie prowadzi się u nas żadnych teoretycznych wstępnych pogadanek ani wykładów, z wyjątkiem krótkiej 15-minutowej, wprowadzającej do nowego cyklu pracy. Resztę zagadnień (np. terminologię) omawia się w czasie pracy, w formie krótkiej informacji.

Młodzież w pracowni posiada własną władzę-samorząd, na czele którego stoi starosta. Co jakiś czas odbywają się krótkie zebrania i narady. Organizowane są również ogólne narady całego Pałacu, na których młodzież wypowiada się o swoich pracach i osiągnięciach.

Podstawową trudnością w naszej pracy jest — poza materiałami publikowanymi w „Młodym Żeglarzu" — kompletny brak szczegółowych planów tak modeli redukcyjnych jak i historycznych oraz sportowych. Następną — to brak odpowiednich narzędzi modelarskich (mamy jedynie stolarskie, które się nie nadają do drobniejszych prac związanych z wykańczaniem modeli). Odczuwa się również często brak materiału do budowy jak i materiałów pomocniczych.

Usterki te — moim zdaniem można by naprawić w następujący sposób (opierać się tu będę na doświadczeniu Ligi Lotniczej): uważam, że słuszne by było zorganizować przy Zarządach Okręgów Ligi Morskiej składnice materiałów i podstawowych narzędzi, jak również i planów. Składnice te rozprowadzałyby to wszystko nie tylko na swoje pracownie, ale i na pracownie inne, które również, częściowo lub w całości, zajmują się modelarstwem. Z składnic tych mogliby również korzystać i indywidualni miłośnicy modelarstwa. Składnicom łatwiej by było zaopatrywać się w sprzęt i materiały — centralnie. Rzeczy te bowiem w wielu wypadkach znajdują się pod reglamentacją i bardzo trudno jest je dostać poszczególnym pracowniom, nie mówiąc już o amatorach.

HENRYK BIERNACKI
Szczecin

KĄCIK NARZĘDZIOWY

Wiemy wszyscy dobrze o tym, że praca modelarska w domu napotyka na szereg trudności, z których może największa—jest brak warsztatu. Niestety niedużo jest jeszcze zorganizowanych modelarni, w których można mieć do dyspozycji i warsztat i szereg innych urządzeń. Musimy sobie wobec tego w jakiś sposób poradzić i stworzyć warunki umożliwiające pracę w mieszkaniu.

Przede wszystkim musimy mieć na czym pracować i to tak, aby nie niszczyć stołu czy też biurka, które stoi do naszej dyspozycji. Udogodnienie, które poniżej opisujemy, jest w stanie zastąpić warsztat tylko w nielicznych jego funkcjach; dalsze „sposoby" zastąpienia warsztatu postaramy się Wam podać w następnych radach zamieszczanych w kąciku narzędziowym „Młodego Żeglarza". Mamy nadzieję, że urządzenie poniższe powitane zostanie z zadowoleniem przez naszych młodych przyjaciół. Niewątpliwie ułatwi im ono pracę. Z pewnością zaś powitają je z uznaniem „zarządy domowe" — gdyż myślą przewodnią opisanego poniżej urządzenia jest:

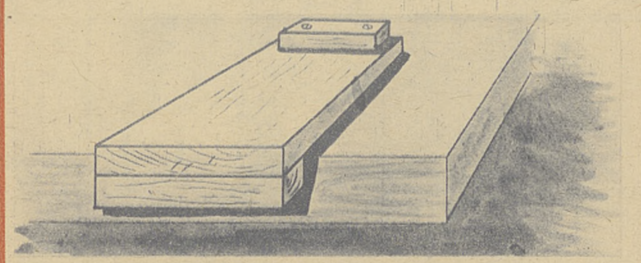
— „Od dzisiaj nie niszczymy mebli!"

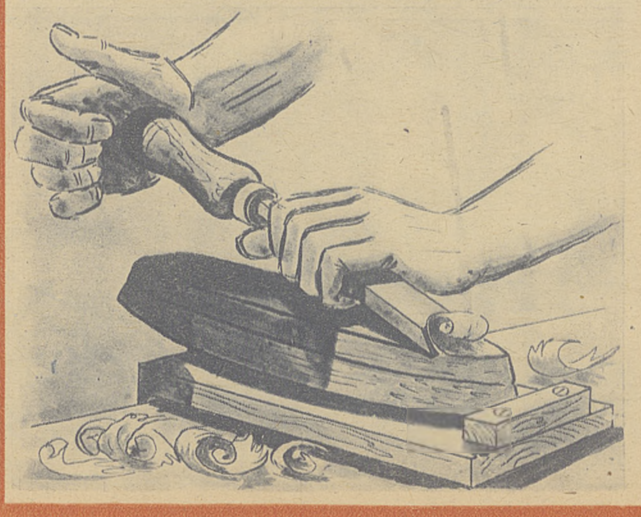
Jak to jasno widać z rysunków — urządzenie nasze jest bardzo proste i łatwe do wykonania. Składa się ono z zasadniczej deski stanowiącej ochronę stołu oraz dwóch listew, które przykręcamy do deski śrubami. Zarówno deska jak i listwy powinny być dokładnie oszlifowane. Przed przykręceniem listew należy przygotować w nich odpowiednie nacięcia, w których zmieszczą się główki śrub, nie mogą one bowiem wystawać ponad powierzchnię listwy. Dolna z listew zapewnia całemu urządzeniu silne oparcie o krawędź stołu. Górna listwa służy do oparcia o nią przedmiotu, który obrabiamy.

Tak deskę jak i listwy wykonujemy z drzewa sosnowego; jest ono miękkie i nie będą się na nim tępić narzędzia. Wymiary — dowolne, każdy modelarz może wykonać sobie swój „warsztacik" w tej wielkości, jaka mu najlepiej odpowiada. Dodamy tylko, że urządzenie nie potrzebuje wcale być duże — aby w zupełności spełnić swe zadania.

Na naszym „warsztacie" wykonujemy wszystkie prace związane z nadawaniem kształtu i obrobieniem poszczególnych części modelu. Tylko na nim używamy dłuta, noża i boru; na nim szlifujemy, szpachlujemy, kleimy i malujemy.

M. L. B.





BUDUJEMY MODEL PORTU MORSKIEGO (4)

Po przerwie wakacyjnej wznawiamy publikowanie planów modelarskich poszczególnych elementów naszego miniaturowego portu. Przypuszczamy, że coraz dłuższe wieczory jesienne skłonią wielu Czytelników do kontynuowania tej interesującej pracy, rozpoczętej w styczniu br. Niewątpliwie znajdą się też tacy—wśród nowych przyjaciół naszego kącika modelarskiego—którzy budowę makiety portu zechcą rozpocząć od początku. Dla ich informacji podajemy, że dotąd ukazały się w „Młodym Żeglarzu” kolejno: 1) plany budowy dźwigu bramowego do ładunków masowych (w numerze 1/2 ze stycznia/lutego br.); 2) plany budowy dźwigu mostowego do ładunków masowych wraz z zasobnikiem (w numerze 3/4 z marca/kwietnia br.) oraz 3) plany budowy taśmowca i wywrotnicy wagonowej do załadunku węgla (w numerze 5 z maja br.). Wszystkie wyżej wymienione numery można nabyć w administracji „Młodego Żeglarza”, Gdańsk 1, Wały Piastowskie 24.

*

Obecnie zbudujemy model portowego magazynu zbożowego wraz z urządzeniem do przeładunku zboża (elewatorem). Magazyn nasz dzieli się na trzy części: lewa — jest to normalny spichlerz zbożowy, w którym zboże — workowane lub luzem — składowane jest w obszernych salach, zwanych „podłogami”. Prawe skrzydło magazynu (ślepe — bez okien) — to część silosowa, gdzie zboże — wyłącznie luzem—magazynowane jest w potężnych, pionowych studniach-silosach o pojemności kilkudziesięciu ton każda. Środkowa część magazynu — wysoka wieża — mieści windy, podnośniki, klatkę schodową, urządzenia do czyszczenia oraz segregowania zboża itd. itd. U dołu budynku znajdują się z obu jego stron rampy przeładunkowe, przy nich zaś — tory kolejowe. Od strony wody posiada magazyn ponad rampą estakadę, po której porusza się wzdłuż nabrzeża półbramowy, pneumatyczny elewator. W ganku, w górnej części estakady mieści się taśmowy przenośnik, transportujący zboże od elewatora do poszczególnych pomieszczeń lub odwrotnie.

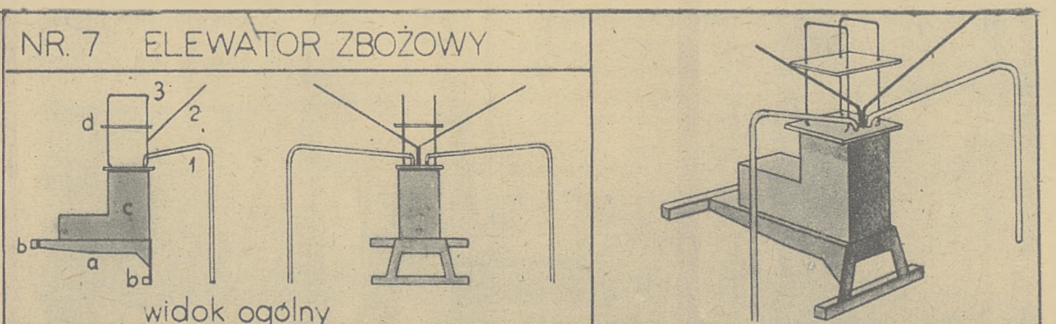
Zamieszczone obok plany modelarskie magazynu — z braku miejsca — wykonane są w skali 1:1200, toteż chcąc otrzymać obiekt w skali 1:600, w której budujemy całą makietę, musimy poszczególne elementy magazynu powiększyć dwukrotnie. Gmach wykonujemy z drzewa, przy czym należy uważać aby górne, nieco węższe części obu skrzydeł odstawały od wieży o ok. 1/2 mm. Ułatwi nam to naklejenie „tynku” z białego kartonu, którym po ostatecznym obrobieniu i oszlifowaniu obklejamy klocek jak najstaranniej. Nim jednak to uczynimy, musimy wpierw rozrysować ściany na próbę, wyciąć i przymierzyć czy pasują. Po ewentualnych poprawkach przerysowujemy je na czysto na świeży karton, wykreślamy tuszem okienka, po czym wycinamy i naklejamy — uważając aby na rogach nie potworzyły się szpary. Na część silosową — tak jak pokazują rysunki i zdjęcia — naklejamy następnie szereg pasków kartonowych szerokości 2—3 mm. Na część środkową zaś — z obu stron — szerokie pasy pokreskowane na czarno. Daszek nad rampą kolejową wykonujemy w ten sposób, że nacinamy i zginamy odpowiedni pasek kartonu tak — aby jedna część tworzyła ścianę dolnej części magazynu, druga zaś — daszek. Rampę robimy z 2 mm tektury. Obecnie przyklejamy budynek na podstawce z 3 mm sklejki, obok zaś przyklejamy wykonane z pasków kartonu o szerokości 3 mm — tory kolejowe.

Estakadę wykonujemy z listewki drewnianej. W dachu jej wiercimy 1 mm wiertłem szereg otworków, w które wbijamy ucięte tuż przy łebkach gwoździki. W tylnej ściance estakady wiercimy cztery otwory i wstawiamy w nie zagięte druciki wsporników. Następnie dopasowujemy estakadę do ściany magazynu, zaznaczamy na podstawie miejsca, w których znajdą się wsporniki, wiercimy otworki i wreszcie montujemy estakadę do budynku. Teraz z drutu $1\frac{1}{2}$ mm wykonujemy szynę, po której poruszać się będzie elewator. Po dopasowaniu przyklejamy ją na dachu rampy i lutujemy do wsporników estakady.

Jeśli chodzi o malowanie, to czynność tę wykonujemy jeszcze przed obklejeniem budynku ścianami z kartonu i montażem estakady. Kolory mają być następujące: ściany magazynu — białe (karton); dachy — szare; estakada wraz ze wspornikami i szyną — szara; podstawa — taka jak podstawa — wykonanego już taśmowca (polecaliśmy pomalowanie jej kolorem otrzymanym ze zmieszania farby jasno-szarej z jasnym ugrem).

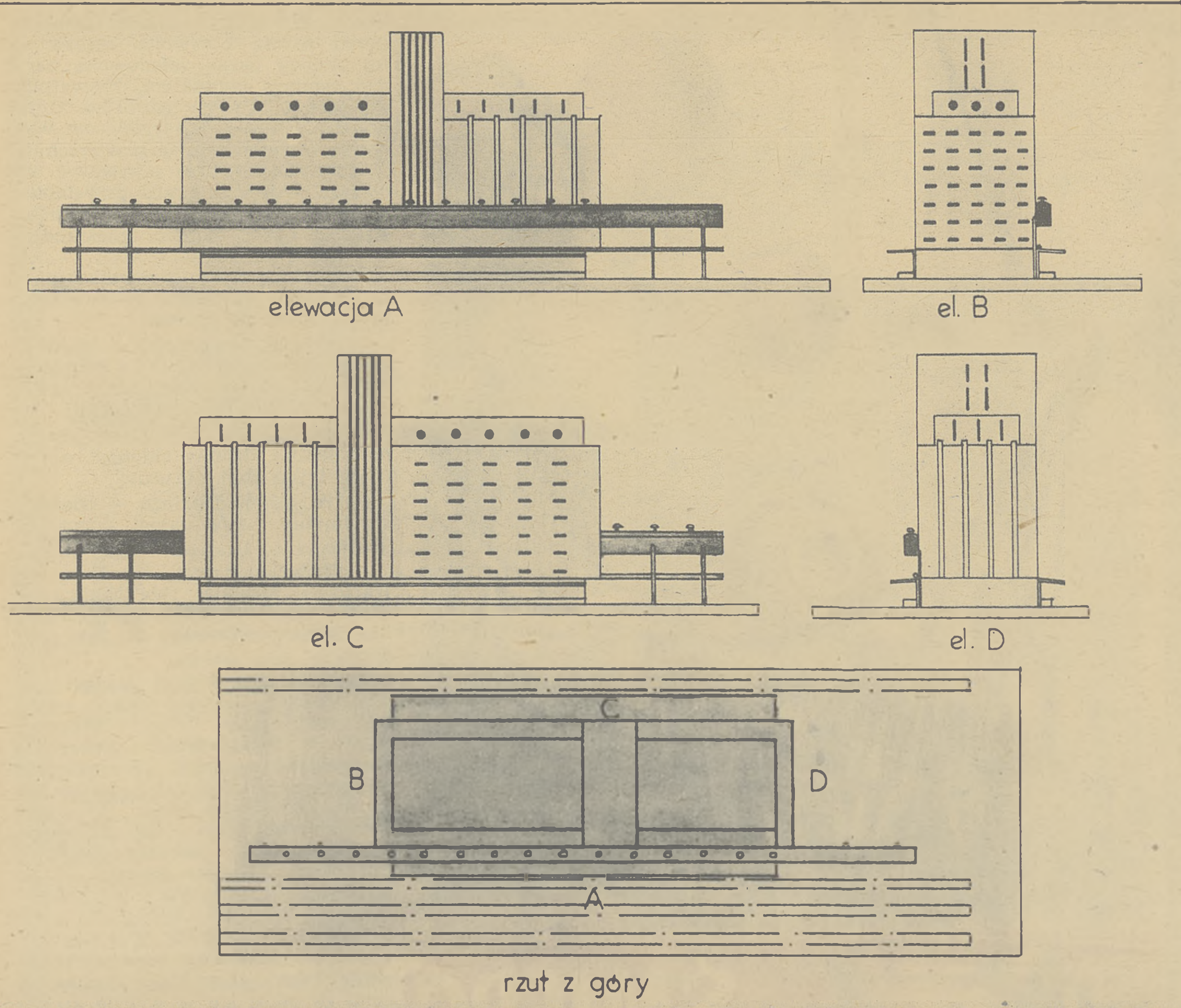
*

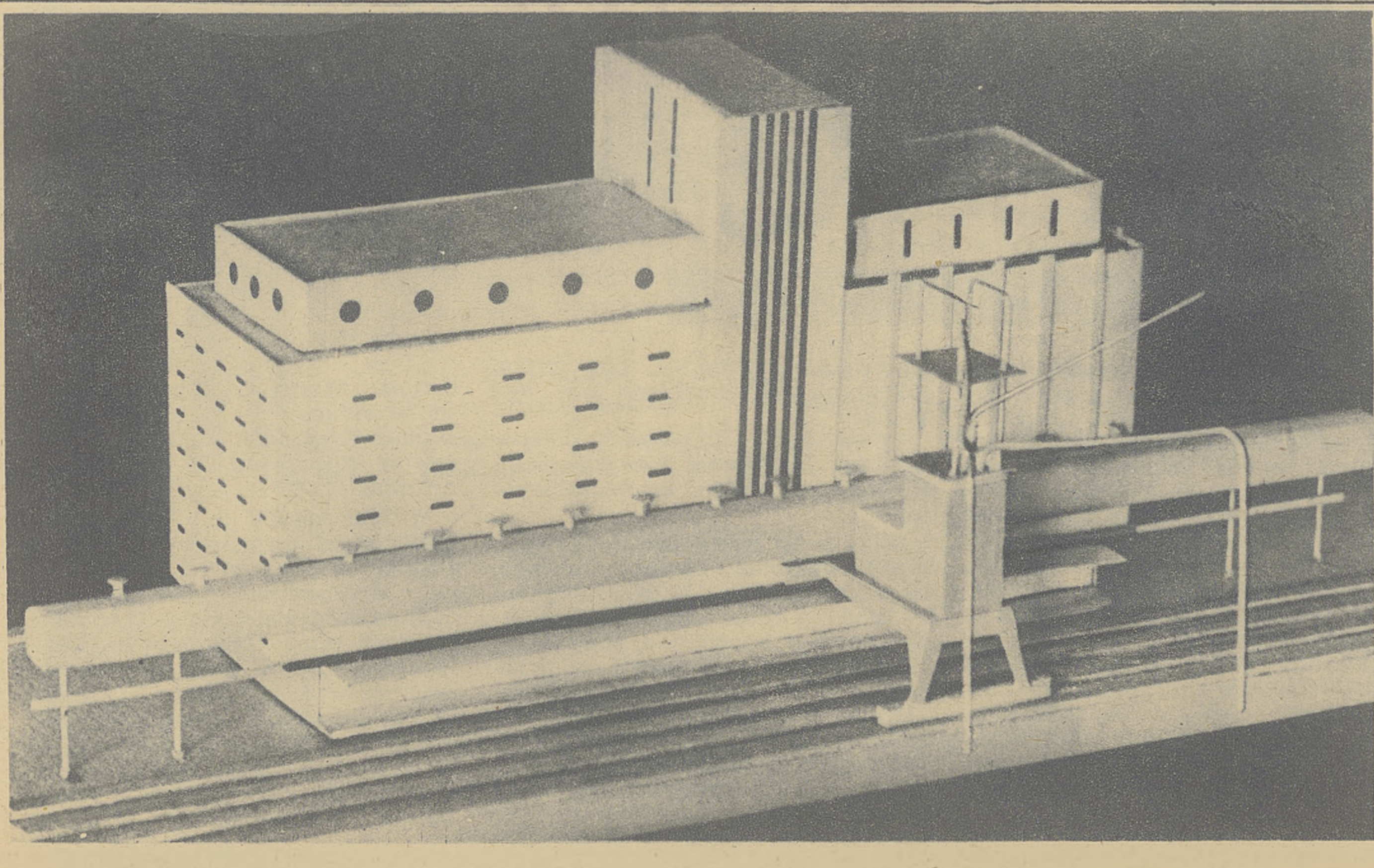
W przeciwieństwie do magazynu rysunki elewatora wykonane zostały w skali 1:600, toteż należy go wykonać w tej wielkości, w jakiej jest narysowany. Kolejność prac jest następująca: przerysowujemy na karton część a i wycinamy. Następnie nadcinamy ją wzdłuż linii kreskowanych, zaginamy i sklejamy tak, jak to widać na rysunku perspektywicznym. Przy obu końcach części a przyklejamy odpowiednio ucięte i oszlifowane zapałki (dwie części b). Część c wykonujemy z drzewa, daszek nad nią — z kartonu. Na wierzchu wiercimy siedem otworków na druty 1, 2 i 3. Część d (balkonik) wycinamy z kartonu. Części 2 i 3 (po dwie sztuki) wykonujemy z drutu 1 mm. Dwie sztuki części 1 — z drutu $1\frac{1}{2}$ mm. Obie części 2 wstawiamy razem w jeden otwór, pozostałe druty—pojedyńczo. Przy montowaniu na części c obu części 3 nie zapomnijmy o przewleczeniu ich przez balkonik (d.) Część c — po zmontowaniu na niej wszystkich drutów — przyklejamy do półportalu, tj. do części a. Elewator malujemy na kolor szary, po czym przyklejamy go do magazynu tak jak pokazuje fotografia — oczywiście, w dowolnym miejscu.

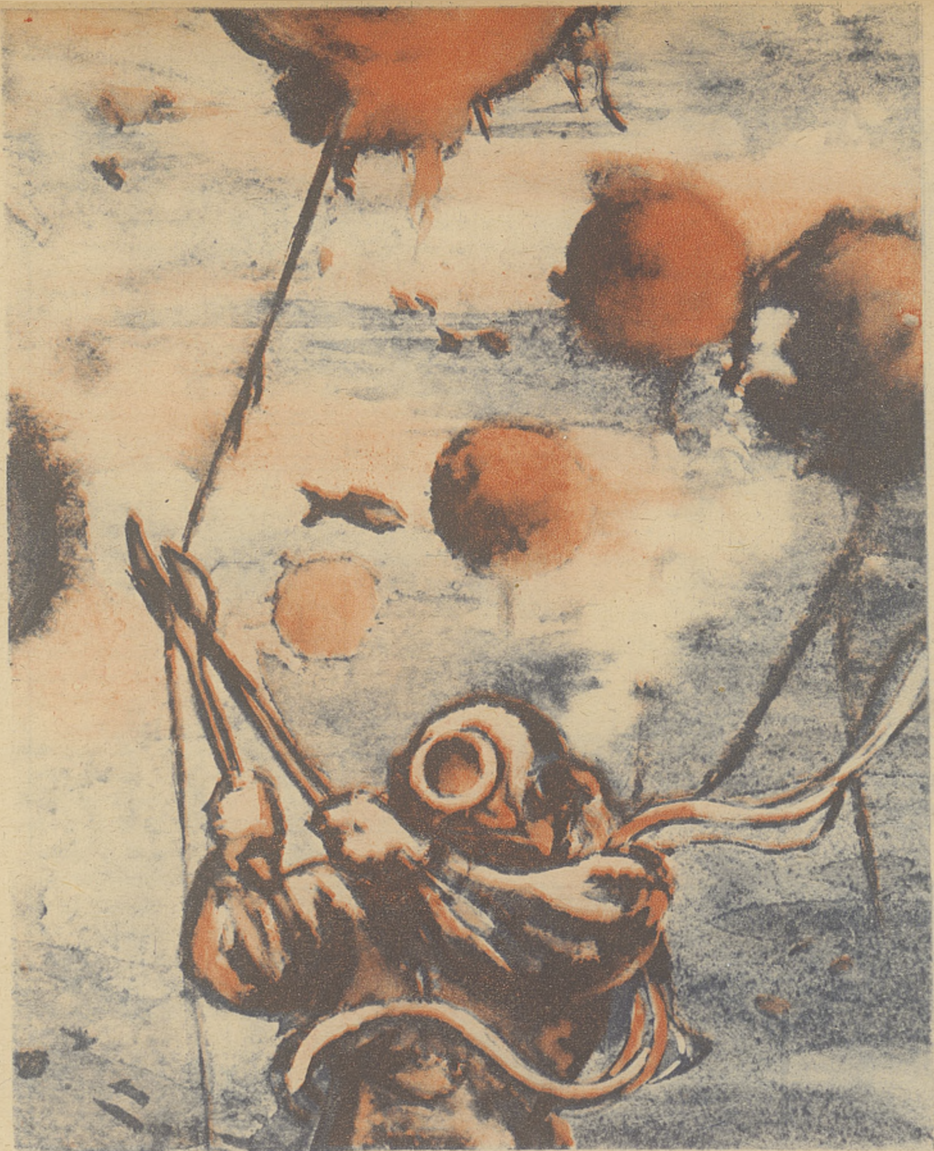


STANISŁAW WOŹNIAK

NR. 6 MAGAZYN ZBOŻOWY







Kulista śmierć

K. ZOŁOTOWSKI

Szare sylwetki trałowców krajały w równym szyku powierzchnię Morza Czarnego. Na gaflach ich masztów łopotały na wietrze bandery radzieckiej marynarki wojennej. Na pokładzie leadera zespołu, obok dowódcy, widać było kilku ludzi ubranych nieco odmiennie od niebieskobluzych chłopców z Czarnomorskiej Floty. Byli to przydzieleni specjalnie na tę operację nurkowie.

Nie tak dawno jeszcze nastąpiło ostateczne załamanie się tzw. „interwencji“ państw kapitalistycznych przeciwko ZSRR. Radzieckie szlaki żeglugowe i wody terytorialne usiane były gęsto polami min, którymi cofający interwenci pragnęli zablokować Kraj Rad. Ale bohaterska praca załóg radzieckich trałowców niweczyła i tę próbę szkodzenia odbudowującej się Republice.

Praca była niebezpieczna tym bardziej, że oprócz min spotykało się tam często różne zatopione wraki.

Właśnie w czasie jednej operacji, przeprowadzonej przez trałowce, ciągniony za jedną z jednostek trał — zahaczył o coś na dnie morskim. Natychmiast spuszczono pod wodę nurków, którzy stwierdzili, że przeszkodą była zatopiona barka o pokaźnych rozmiarach. Naokoło niej zaś kołysały się na różnej głębokości okrągłe, szare kule, przypominające swoim wyglądem dziecinne baloniki. Były to miny.

Przed rozpoczęciem akcji do nurków przemówił Kierownik Portu. Wyjaśnił on, że białogwardyjski generał Wrangel, w czasie ucieczki przed Armią Czerwoną, zatopił w tej okolicy barkę załadowaną bardzo cennym ładunkiem. Niewątpliwie jest to ta sama jednostka, którą odnaleźli nurkowie z trałowców. Wydobyć zatem barkę na powierzchnię — to znaczy dobrze przysłużyć się ojczyźnie. Jednak przed przystąpieniem do prac związanych z podniesieniem barki, należy unieszkodliwić wszystkie miny.

Powiedziawszy to komendant portu powiódł wzrokiem po twarzach słuchających go nurków.

— A teraz, towarzysze — rzekł — kto z was zejdzie na dół i poprzecina wszystkie liny kotwiczne zgrupowanym wokół barki minom?

— Ja pójdę — powiedział brygadier Szulka, dzielny chłopiec, no może tylko zbyt narwany.

— To ja, na drugiego — odezwał się znany wśród załogi żartowniś Waćko.

— Temu to nawet schodzić nie warto — mruknął kierownik. — Młody jeszcze, niedoświadczony i nie da na pewno rady. No, ale jeśli chce...

Pierwszy oczywiście zeszedł na dno Szulka. Ledwie jednak zrobił pod wodą jeden krok — zahaczył nagle o niezauważoną poprzednio linę kotwiczną miny. Natychmiast znieruchomiał, oczekując skutku tego nierozważnego ruchu. Tuż nad nim kołysała się — jak olbrzymia dynia, obrosła morskimi glonami kula miny. „Kulista śmierć“ — tak nazywają ją nurkowie i marynarze.

Szulka stał dalej nieporuszenie, a tymczasem z góry wciąż pompowali mu powietrze, aż cały skafander rozdęło jak balon. Nagle Szulka uczuł, że unosi się w wodzie ku jej powierzchni. Mimo że wydęty skafander obrócił go nogami do góry — Szulka nie wykonywał żadnego ruchu, aby nie uderzyć o minę. Na powierzchnię wydobyto go półprzytomnego.

Następnie spuszczono na dno Waćkę. I jemu przytrafiła się podobna historia, uderzył bowiem hełmem o linę miny. Nie stracił jednak zimnej krwi i ostrożnie poszedł dalej, po dnie, wzdłuż burty zatopionej barki. Obejrzał uważnie jak leży zatopiony wrak i gdzie zakotwiczono niebezpieczne „baloniki“ barona Wrangla. Zorientowawszy się w sytuacji — wydobył długie, stalowe nożyce i nie śpiesząc się zaczął po kolei przecinać kotwiczne liny min.

W taki sposób cały teren wokół barki został oczyszczony z „kulistej śmierci“, a w kilka dni później barkę z drogocennym ładunkiem wydobyto na powierzchnię. Uwolnione z kotwic miny wypłynęły wszystkie na morze, a tam zajęli się już nimi marynarze z trałowców. Obydwaj dzielni nurkowie wynagrodzeni zostali przez Dowództwo, a następnie wyróżnieni w specjalnym rozkazie, który opublikowały gazety w całym Związku Radzieckim.

(Opracował Z.S.)







Rokrocznie — w ciągu stuleci — naród chiński nawiedzany był przez żywiołowe klęski. Zaczynało się to przeważnie od ulewnych deszczów, po których wylewały rzeki — niszcząc pola, domy, dobytek, topiąc zwierzęta i ludzi. Ale kiedy wody opadały, następował długi okres suszy i te rośliny, które nie zginęły w namule powodzi — zabijało słońce. Następstwem tego był głód. Wymierały wówczas nierzadko całe osady, a ogólna liczba ofiar dochodziła do milionów.

W rękach obszarników nie tylko sama ziemia, ale również woda — była narzędziem wyzysku. Najlepiej nawodnione grunta należały bowiem do magnatów, którzy za ich dzierżawę żądali 9/10 zbiorów. O zabezpieczeniu pól przed wylewami rzeki i racjonalnym nawodnieniu ziemi chłopskiej nikt z magnatów ani reakcyjnych kół rządowych — nie myślał.



Dopiero — kiedy zwycięstwo Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej przyniosło pokój i ludowo - demokratyczny ustrój — na polach Chin zjawili się geodeci i geometrzy, a w grudniu ub. roku rozpracowany został gigantyczny plan rozbudowy gospodarki wodnej Chin Ludowych.

Już w bieżącym roku zakończona zostanie budowa 200-kilometrowego kanału w północnym Szan-si. Specjalną jednak wagę ma — dla gospodarki rolnej w Chinach — ochrona przeciwpowodziowa w tejże prowincji, przy organizacji której już obecnie pracuje przeszło dwa miliony ludzi. Długość stawianych tam wałów ochronnych wyniesie łącznie 500 km. W górze rzeki buduje się olbrzymie rezerwuary wodne, które pochłaniać będą nadmiar wody w porze deszczowej, a zasilać wodą pola w okresie suszy. Koryto rzeki uregulowane zostanie na długości 900 km oraz przeprowadzony zostanie 175-kilometrowy kanał.

Ale największym niewątpliwie dziełem będzie regulacja rzeki Hoang-Ho, nad którą na długości 1000 km powstają już dziś przeciwpowodziowe wały.

To wszystko jednak — to tylko wstępny etap prac przy wielkich budowlach wodnych Chin Ludowych. W następnych latach nad rzekami i kanałami powstaną gigantyczne elektrownie, a elektryczna żarówka rozjarzy się w najdalszych zakątkach Azji.

WIELKIE BUDOWLE WODNE CHIN LUDOWYCH

LEKTURA morska

I znowu stoimy u progu nowego roku szkolnego. Po zasłużonym odpoczynku wakacyjnym powróciliście w mury szkolne, aby dalej się kształcić, pogłębiać swą wiedzę i przygotowywać się do późniejszej pracy zawodowej. Ci wszyscy spośród Was, którzy zamierzają poświęcić się pracy na morzu, w żegludze, rybołówstwie, portach czy stoczniach, będą — równolegle z nauką szkolną — kontynuować lub dopiero rozpoczną szkolenie teoretyczne z zakresu zagadnień morskich, które Wam później ułatwi dostanie się do szkół morskich. Oczywiście przyjdzie tu z pomocą Liga Morska, która przez kadry swych instruktorów oraz za pomocą pism periodycznych (głównie „Młodego Żeglarza") i szkoleniowych wydawnictw książkowych, poprowadzi Was i pokieruje tak, aby Wasza praca została uwieńczona powodzeniem i osiągnięciem upragnionego celu.

Aby Wam tę pracę ułatwić, aby umożliwić lepsze zapoznanie się z zagadnieniami morskimi i aby odjąć Wam kłopot wyszukiwania odpowiednich materiałów i książek, zamieszczamy poniżej artykuł o książkach o tematyce morskiej, jakie ukazały się w ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy, do lipca br. włącznie. Z pewnością będzie on Wam pomocny nie tylko przy doborze lektury, ale i przy kompletowaniu własnej biblioteczki czy biblioteczek szkolnych i organizacyjnych. W tym celu jako dopełnienie artykułu podamy w następnych numerach spis książek, w alfabetycznej kolejności nazwisk autorów wraz z danymi bibliograficznymi co do daty i miejsca wydania, rozmiarów oraz ceny książki.

Kiedy półtora roku temu na łamach naszej prasy, i to zarówno w pismach codziennych, jak również w tygodnikach literackich i czasopismach morskich szereg pisarzy i krytyków literackich wypowiadało się na temat naszej nowej literatury marynistycznej, padło ciekawe sformułowanie. Mianowicie, jeden z krytyków, mówiąc o brakach naszej literatury na tym odcinku i pisząc o tym, jaka winna ona być, porównał nadchodzącą nową naszą literaturę morską do dziewiątej fali. Znaczy to, że po dotychczasowych niewielkich osiągnięciach winien nadejść okres wzmożonej działalności naszych pisarzy, a — co za tym idzie — liczniejszych, większych i szlachetniejszych owoców ich pracy. Stosując przenośnię — po dotychczasowych małych falach, winna nadejść wielka, dziewiąta fala naszej marynistyki.

Wprawdzie przewidywania te jeszcze się nie spełniły, ale już są ich liczne zapowiedzi. Tymczasem nadeszła na ratunek inna „dziewiąta fala", wielka fala wydawnictw morskich tłumaczonych, głównie radzieckich, które przynoszą bogactwo treści, wysoką jakość ideologiczną i merytoryczną oraz prawdziwy artyzm literacki. Ukazała się także duża ilość oryginalnych wydawnictw popularno - naukowych, co świadczy, że nasi naukowcy i popularyzatorzy wyprzedzili swych kolegów pióra — literatów. Wreszcie zaczynają się ukazywać pierwsze pozycje natury szkoleniowej: w najbliższym czasie, zwłaszcza dzięki powstaniu pierwszej tego rodzaju w Polsce placówki wydawniczej PPW „Wydawnictwa Morskie" oraz dzięki działalności wydawniczej Ligi Morskiej, wydawnictw szkoleniowych ukaże się większa ilość. Oczywiście podjęcie ożywionej działalności wydawniczej przez Ligę Morską i „Wydawnictwa Morskie" zaznaczy się wydatnie we wszystkich dziedzinach piśmiennictwa morskiego, od literatury pięknej zaczynając, a na naukowej kończąc.

O tych pozycjach, jakie ukazały się w ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy, powiemy w niniejszym artykule. Ponieważ jednak ukazała się ich niespotykana w dziejach naszego ruchu wydawniczego obfitość (i to nie tylko w ilości tytułów, ale i wysokości ich nakładów), zmuszeni będziemy omówić je w bardzo dużym skrócie. Zaznaczamy przy tym, że w omówieniu tym pominięte zostaną wszelkie prace naukowe, techniczne, gospodarcze i in., których poziom wyklucza możliwość korzystania z nich przez nie przygotowaną do tego rodzaju lektury młodzież. I dlatego nie znajdziecie tu omówienia np. takiej pozycji jak „Astronomia żeglarska" kpt. ż. w. Ledóchowskiego i innych prac fachowych, które wzbogaciły w ostatnim czasie również nasze piśmiennictwo morskie i są nierzadko prawdziwą jego chlubą.

* * *

Wszystkie omówione w niniejszym artykule książki podzielić możemy — z grubsza rzecz biorąc — na dwa rodzaje. Do pierwszego z nich zaliczamy książki popularno - naukowe, popularyzacyjne i szkoleniowe, do drugiego — powieści, nowele, opowiadania itp.

Pierwsze z nich podzielimy jeszcze na trzy zasadnicze działy, obejmujące następujące zagadnienia:

1. Wiedza o morzu, a więc: morze, jego flora i fauna, eksploatacja bogactw naturalnych morza.

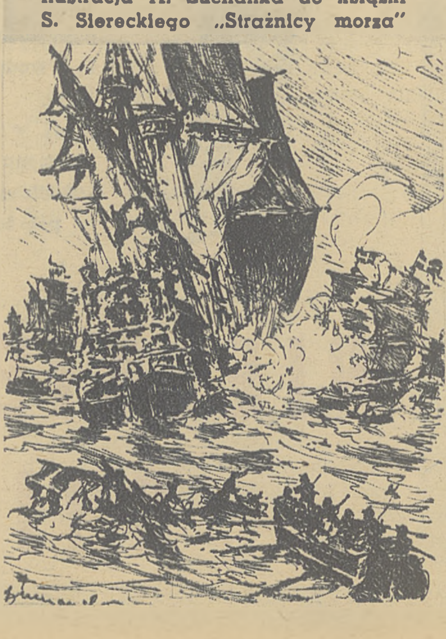
2. Żegluga i rozwój budownictwa okrętowego. Podróże morskie, wyprawy i odkrycia geograficzne. Krajoznawstwo ziem przymorskich i zamorskich.

3. Marynarka Wojenna i związane z nią zagadnienia wojenno-morskie.

Z dziedziny wiedzy o morzu wymienić można kilkanaście pozycji, z których połowa ukazała się nakładem „Książki i Wiedzy" w ramach Biblioteczki Popularno - Naukowej. Są to: Demela **„Nauka na usługach rybołówstwa"**, Czekalskiego **„Jak badamy morze"** Boguckiego **„Morskie stacje biologiczne"**, Mańskowskiego **„Praca badawcza na morzu"**, Kulikowskiego **„Na morzach bliskich i dalekich"**, Głowińskiej **„Bogactwa mineralne morza"**, Wojtusiaka **„W toni wodnej"**, Bogorowa **„Świat podwodny"**, Rudnickiego **„Ryby i ich życie"**, Popiela **„Śledź"**, Bowkiewicza **„Życie wód słodkich"**. Obok tych przystępnie i interesująco napisanych książeczek, przeważnie kilkudziesięciostronicowych broszur, których tematykę określają tytuły, warto wymienić pozycję zasadniczą, którą zalecamy przeczytać, mianowicie Demela **„Biologię morza"**. Wreszcie warto wspomnieć o wydanych przed kilku tygodniami dwu pozycjach „Wydawnictw Morskich" i jednej broszurze Ligi Morskiej. Są to: Skoszkiewiczów **„Najnowsze metody połowów w ZSRR"**, Gorządka **„Nie ma tajemnic w rybołówstwie dalekomorskim"** oraz Piskorskiego **„Skarby dziwnowskich wód"**. Ta ostatnia książeczka mówi nie tylko o połowie ryb na Zalewie Szczecińskim, ale i o ich przetwórstwie i dystrybucji i dlatego z powodzeniem mogłaby nosić nazwę „Z sieci rybaka na talerz konsumenta"...

Szereg bardzo ciekawych książek figuruje w dziale drugim, przy czym przeważają tu tematycznie opisy wypraw na wodach arktycznych. Mówią o tym najlepiej tytuły tych książek i broszur: **„Radziecka Arktyka"** Karelina, **„Białe brzegi"** (O morskiej podróży do ziemi Franciszka Józefa) i **„Ocalenie okrętu"** (o morskiej pracy lodołamacza „Małygin") Sokołow-Mikitowa. **„Ocean Lodowaty wzywa"** Weddinga, **„Człowiek zdobywa Arktykę"** Hoffman - Wiśniewskiej, **Georgij Sjedow"** Pinjegina, **„Zdobywcy Bieguna Północnego"**, **„Czeluskin"**, **„Biała Foka"**, **„Odarpi, syn Egigwy"** A. i Cz. Centkiewiczów, **„Arktyka na codzień"** Gorbatowa. Z innych książek o podróżach i odkryciach wymienić można Kublickiego **„Odkrywcy Antarktydy"**, Gołubiewa **„Rosjanie w Antarktyce"**, Muratowa **„Ku dalekim wybrzeżom"** (o dawnych podróżach morskich Rosjan) i **„Kapitan Gołownin"**, Czukowskiego **„O wielkim żeglarzu"** (Kruzenszternie), Kunina **„Przez trzy morza"** (o podróżniku rosyjskim Nikitinie, który przed Vasco da Gamą dotarł do Indii) oraz Dobrowolskiego **„Wspomnienia z wyprawy polarnej"** (napisanej w 50 rocznicę pierwszego przezimowania w lodach antarktycz-

Ilustracja A. Suchanka do książki S. Siereckiego „Strażnicy morza"



nych na statku „Belgica". W wyprawie tej obok Dobrowolskiego brał udział drugi polski badacz Arctowski).

Do tego działu zaliczyć można również broszurę Męclewskiego pt. **„Ratownictwo morskie"** (o pracy nurków przy podnoszeniu wraków) oraz kilka nowych pozycji „Wydawnictw Morskich" z Biblioteczki Morskiego Współzawodnictwa i Racjonalizatorstwa oraz Biblioteczki Szkoleniowej: Frella **„Brygada młodzieżowa PILOTA 28"**, Błochowiaka **„Z kabiny dźwigowego"**, oraz pracę zbiorową **„Obniżyć koszty eksploatacji statków"**.

Trzeci dział reprezentują następujące pozycje: Marty'ego **„Dni chwały na Morzu Czarnym"** (o rewolcie marynarzy francuskich w roku 1919), **„Marynarka wojenna ZSRR w wielkiej wojnie narodowej"** Isakowa, **„Marynarka radziecka na straży granic ZSRR"** — praca zbiorowa, w której czterech autorów omawia kolejno udział flot Bałtyckiej, Czarnomorskiej, Północnej i Oceanu Spokojnego w minionej wojnie, Lebiedskoja **„Torpeda i mina"**; dalej — Wieliczki **„Bohater ścigaczy"** i Zingera **„Kołyszkin"** o zasłużonych oficerach Radzieckiej Marynarki Wojennej, wreszcie kilka broszur, jak: Anczarskiego **„ZSRR wielkie mocarstwo morskie"**, Bokowikowa **„Torpedysta"**, Musiakowa **„Sternik"** oraz zbiór opowiadań pt. **„Torpedowa salwa"**.

Szereg pozycji popularyzacyjnych i szkoleniowych znajduje się w przygotowaniu do druku w Wydawnictwie Ligi Morskiej i ukażą się — być może — jeszcze przed opublikowaniem tego artykułu lub krótko potem. Stanowić one będą Biblioteczkę Szkoleniową Ligi Morskiej. Oto tytuły niektórych z nich: Zaborskiego **„Sygnalizacja"**, Górnego **„Morskie przyrządy nawigacyjne"**, Kazubka **„Porty morskie i ich urządzenia"**, Zalewskiego **„Okrętowe mechanizmy parowe"**, Kowalskiego **„Wiedza okrętowa"**.

Pozycje beletrystyczne dorównują poprzednio omówionym ilościowo, a przewyższają je zarówno objętościowo, jak i wysokościami nakładów, jednakże z uwagi na szczupłość miejsca trudno będzie omówić je nawet tak pobieżnie, jak to uczyniliśmy powyżej. Z pewnością jednak wiele z nich nasi czytelnicy już czytali, albo przynajmniej poznali z recenzji, jakie od przeszło roku stale zamieszczamy w dziale zatytułowanym lektura morska. Dlatego ograniczymy się tylko do pobieżnego omówienia kilku nowych książek, a pozostałe wyszczególnimy poprzestając na podaniu nazwiska autora i tytułu książki.

A więc kolejno: Zonina **„Morska brać"**, Stiepanowa **„Port Artur"**, Nowikow-Priboja **„Kapitan pierwszej rangi"**, Jungi **„Krążownik AURORA"**, **„Nieśmiertelny okręt"** i **„AURORA nieśmiertelny okręt Rewolucji"**, Punczenoka **„Morska piechota"**, zbiorowa praca **„Zew morza"**, Łagina **„Pancernik ANIUTA"**, Linkowa **„Kapitan starego żółwia"**, Wojewodina i Ryssa **„Sztorm"**, Żitkowa **„Historie morskie"**, Staniukowicza **„Morskie opowiadania"**, Jefimowa i Sobolewa **„Opowiadania morskie"**, Paustowskiego **„Opowiadania"** i **„Opowieść Północna"**, Zołotowskiego **„Podwodni żołnierze"**, Dikowskiego **„Komendant Ptasiej Wyspy"** i **„Przygody kutra ŚMIAŁEGO"** (do tego tytułu zakradł się błąd gramatyczny: winno być „Przygody kutra ŚMIAŁY" lub po prostu „Przygody ŚMIAŁEGO"!), Rybakowa **„Kordzik"**, Płatowa **„Archipelag znikających wysp"**, Żłobina **„Wyspa szczęścia"**, Wsiewołżskiego **„Okręty odpływają"**, Sołowiewa **„Trudny rejs"**, Gawriłowa **„Niedźwiedź marynarz"**, Kawerina **„Dwaj kapitanowie"**, Tołstoja **„Opowiadania sewastopolskie"**, Łuchmanowa **„Pod żaglami"**, Kobajaszi **„Poławiacze krabów"**, Kirka **„Niewolnik"**, Stevensona **„Wyspa skarbów"**, Verne'go **„Dzieci kapitana Granta"** i **„20.000 mil podmorskiej żeglugi"**, Siereckiego **„Szkuner Onake"**.

Obszerniejszej wzmianki wymaga Meissnera **„Sześciu z „DARU POMORZA"**, przede wszystkim jako przykład, jak nie należy ilustrować książki, choć rysunki wykonał tej klasy rysownik co Walentynowicz. Jeżeli kto chce zobaczyć, jak nie wygląda „Dar Pomorza", jak nie wygląda jego bukszpryt, jak nie wygląda jego szalupa, jak nie wygląda kuter rybacki — niech zajrzy do tej książki. Ta książka winna stać się wreszcie przestrogą i nauką dla redaktorów książek, autorów i grafików, aby nie polegali na własnym zasobie wiedzy, jeśli jest on w danej dziedzinie — mówiąc łagodnie — dość ograniczony. Sama książka, przy wszystkich zaletach wartkiej i ciekawej akcji, również nasuwa zastrzeżenia natury zasadniczej: nie pragniemy wcale przypadkowości w naszym szkolnictwie i nie zależy nam na tego rodzaju awanturniczych nabytkach co Tramp, jeden z jej bohaterów i „czarny charakter" Biskup, których prawem kaduka autor zaokrętował na „Darze Pomorza".

Lepsza, także i dlatego że bez takich rysunków, jak wyżej wymienione, jest najnowsza powieść Meissnera, osnuta na tle życia i pracy naszych rybaków dalekomorskich, przodowników i racjonalizatorów. Niestety nazywa się ona **„S/t SAMSON wychodzi w morze"**, gdy tymczasem powszechnie wiadomo, że statek wychodzi **na** morze, co zresztą sprawdzić można w wydanym przez Polski Komitet Normalizacyjny pierwszym zeszycie słowniczka morskiego.

Bardzo ciekawą pozycją jest Sumińskiego i Woyszniswowej **„Żeglarskie zwycięstwo"**, opowieść szkoleniowa, jeśli tak można nazwać tego rodzaju utwór. Treść tej książki, której akcja rozgrywa się w czasie pełnomorskich regat jachtowych na trasie Szczecin — Gdynia, jest fikcją literacką, ale użyta terminologia, opis jachtu i jego takielunku, czynności manewrowania, wydawane komendy — wszystko zupełnie prawidłowe tak, jak winno być i jest w rzeczywistości. I dlatego książka ta uczy i to stanowi — niezależnie od ciekawej fabuły — jej zasadniczą wartość.

I na zakończenie wspomnimy o jeszcze jednej pozycji, broszurze Siereckiego o polskich tradycjach morskich, zatytułowanej **„Strażnicy morza"**. W siedmiu barwnych i bardzo interesujących opowiadaniach, obejmujących nasze poczynania morskie począwszy od walk z Krzyżakami a kończąc na wyprawie Łapińskiego (w Powstaniu Styczniowym), podał autor zbiór najcenniejszych tradycji naszej floty z czasu wojen wyzwoleńczych i pokazał sylwetki naszych wielkich żeglarzy.

J E R Z Y   P E R T E K

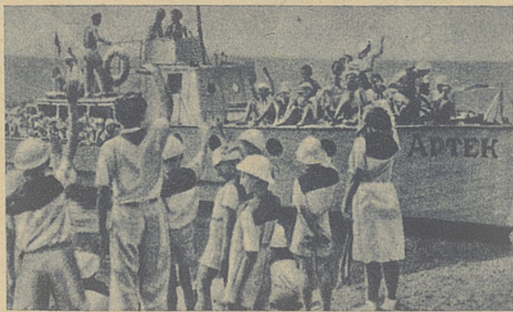


Oto okładki niektórych wymienionych w artykule książek, które ukazały się nakładem „Wydawnictw Morskich"



PIERWSZY PORT DZIECIĘCY

Ogromną popularnością w ZSRR cieszą się na terenie wielu miast i miejscowości uzdrowiskowych — kolejki wąskotorowe obsługiwane wyłącznie przez dzieci i młodzież — przeszkoloną na specjalnych kursach technicznych. Obecnie rząd radziecki sprawił najmłodszym obywatelom Związku wspaniały prezent, oddając im w Batumi do ich wyłącznej dyspozycji port dziecięcy. W porcie tym, pod kierownictwem doświadczonych instruktorów, dzieci pełnią obowiązki marynarzy i pracowników portowych. Port dziecięcy w Batumi posiada statek motorowy, 6 jachtów i 28 łodzi. Załogi statków składają się z młodzieży szkolnej. Kapitanem statku motorowego jest uczeń piątej klasy szkoły powszechnej — Nieszinidze.



PŁYWAJĄCE DZIECIŃCE

Hasło „pracuj na lądzie, odpoczywaj na wodzie" — znajduje szerokie zastosowanie w Związku Radzieckim. Na Bałtyku, na wodach śródlądowych ZSRR, a przede wszystkim na Wołdze, na Morzu Czarnym, Azowskim i Kaspijskim — wszędzie spotkać się można z akcją „pływających wczasów". Odmianą statków wczasowych są „pływające dziecińce". Młodzież otaczana jest w ZSRR szczególną troską i nic dziwnego, że nie szczędzi się tam środków na zapewnienie jej przyjemnych i wesołych wakacji. W tym samym czasie, gdy na Zachodzie karmi się młodzież rewolwerową literaturą, zabawą w wojsko i wojnę, wychowując ją w duchu militaryzmu, młodzież ZSRR i krajów demokracji ludowych przeżywa szczęśliwy okres dzieciństwa, jaki tylko może zapewnić trwały pokój. Na zdjęciu jeden z radzieckich „pływających dziecińców" — motorowczyk „Artek".

„Wyspa zaginionych okrętów" istnieje...



Znajduje się ona na Atlantyku, na południe od Nowej Funlandii, w pobliżu Nowej Szkocji. Z kształtu przypomina sierp księżyca, a jej geograficzna nazwa brzmi: Sabie Island. Wyspa jest bezludna i stanowi poważne niebezpieczeństwo dla płynących na południe statków na skutek często spotykanej w tym rejonie gęstej mgły.

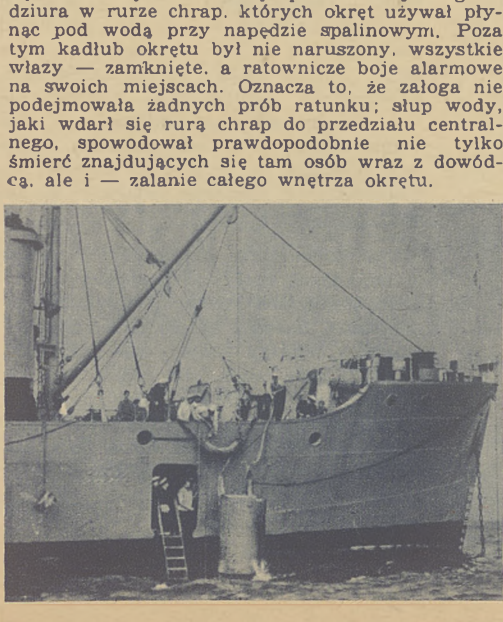
W w. XVIII ginęło na jej mieliznach i skałach tyle statków, że zdecydowano wystawić tam stację ratunkową stale zaopatrzoną w najpotrzebniejszy sprzęt dla rozbitków. Następnie jednak wyspą zawładnęli piraci.

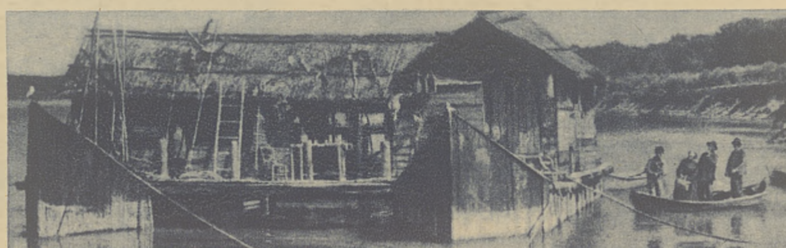
W r. 1873 na wyspie zbudowano po raz pierwszy latarnię morską, która po dziesięciu latach, w czasie jednego ze straszliwych sztormów — runęła. Niedawno ustawiono na niej nowe dwie żelbetonowe latarnie, które mają ostrzegać żeglarzy przed tą, cieszącą się złą sławą — Wyspą Zaginionych Okrętów.

Powyżej reprodukujemy plan Sable Island z oznaczonymi u jej brzegów pozycjami zatopionych okrętów.

EPILOG KATASTROFY „AFFRAY'A"

17 kwietnia br. rozpoczęte zostały poszukiwania zaginionego brytyjskiego okrętu podwodnego „Affray" (patrz Archiwum Neptuna w lipcowym n-rze „Młodego Żeglarza"), a dopiero w dwa miesiące później wrak został odnaleziony. 14 czerwca brytyjski okręt ratowniczy „Redaim" doniósł, że jego aparat wykrywczy (tzw. asdic) odnalazł wrak spoczywający na 80-metrowej głębokości na dnie Głębiny Hurd, na północny - zachód od wyspy Guernsey. Nurek spuszczony w ratowniczym dzwonie rekompresyjnym (na zdjęciu) zidentyfikował okręt po napisie, widniejącym na kiosku oraz zdołał stwierdzić przyczynę katastrofy. Jest nią półmetrowej długości dziura w rurze chrap, których okręt używał płynąc pod wodą przy napędzie spalinowym. Poza tym kadłub okrętu był nie naruszony, wszystkie włazy — zamknięte, a ratownicze boje alarmowe na swoich miejscach. Oznacza to, że załoga nie podejmowała żadnych prób ratunku; słup wody, jaki wdarł się rurą chrap do przedziału centralnego, spowodował prawdopodobnie nie tylko śmierć znajdujących się tam osób wraz z dowódcą, ale i — zalanie całego wnętrza okrętu.





PŁYWAJĄCE DZIWOLĄGI (17)

Pływającym dziwolągiem, jaki tym razem prezentujemy naszym Czytelnikom, nie jest ani okręt wojenny, ani też statek handlowy. Raczej można by go nazwać statkiem „przemysłowo - mieszkalnym", bowiem — mówiąc językiem morskim — równocześnie jest on statkiem — przetwórnią i... hulkiem (oczywiście podchodząc do tej sprawy z pewną literacką przesadą). Zamieszczony na zdjęciu „obiekt" jest bowiem pływającym młynem, który stanowi równocześnie pomieszczenie dla jego właściciela — młynarza i jego rodziny. Nie to jest jednak najbardziej oryginalną cechą tego pływającego młyna — jednej z licznych tego rodzaju „jednostek", jakie na przełomie XIX stulecia widzieć było można na włoskiej rzece Pad. Jak widać na zdjęciu, ten pływający młyn jest równocześnie „czystej wody" katamaranem i ten szczegół wystarczająco uzasadnia zakwalifikowanie tego niecodziennego „mieszańca" do pływających dziwolągów.

DROGĄ LOSOWANIA

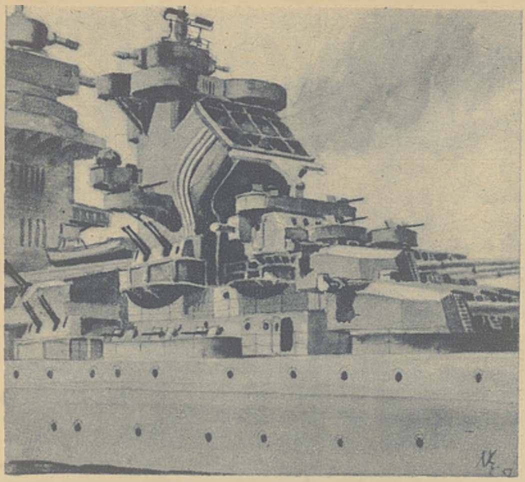
— nagrody książkowe za prawidłową odpowiedź na pytanie: „Co przedstawia zamieszczone obok zdjęcie?" — otrzymali: 1) Stanisław Augustyn, Tarnów; 2) Jan Lernke, Gdańsk; 3) Marian Maciejewski, Gdynia („AN" w n-rze 5 z br.) oraz: 1) Adam Sankowski, Nysa; 2) M. Czywczyński, Drezdenko; 3) Ryszard Kich, Kraków („AN" w n-rze 6 z br.). Nagrody rozesłane zostały pocztą.

CO PRZEDSTAWIA ZDJĘCIE?

Trzy morskie książki rozlosujemy pomiędzy Czytelników, którzy nadeślą nam do 25 września prawidłową odpowiedź na powyższe pytanie.

Zdjęcie zamieszczone w n-rze lipcowym, przedstawiało ANTENĘ RADAROWĄ na statku handlowym.





KOMINOWE HISTORYJKI. Oto dalszy „niecodzienny" komin na współczesnym okręcie wojennym: komin — „sęk" francuskiego pancernika „Richelieu".

KOBIETA kapitanem statku wielorybniczego



Osobliwego kapitana ma statek wielorybniczy „Sztorm". Jest nim kobieta — Walentyna Orlikowa, doświadczony, śmiały i mężny marynarz. Przeszło dziesięć lat służy Orlikowa na radzieckich okrętach. Swoją służbę w marynarce zaczęła jako prosty marynarz na statku parowym „Wega" i nie raz już okrążyła kulę ziemską. Często też załoga statku, pod umiejętnym kierownictwem kapitana Orlikowej, staczała zwycięskie walki z morskim żywiołem.

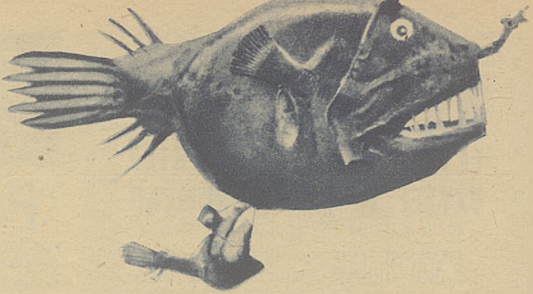


Na zdjęciu — widzimy Walentynę Orlikową na pokładzie statku wielorybniczego „Sztorm", który przez siedem miesięcy pływał na dalekich morzach północnych i powrócił z rejsu z obfitą zdobyczą.

Kobieta - kapitan — to w Związku Radzieckim nic osobliwego. W kraju, gdzie kobiecie przywrócono prawa równe mężczyźnie, i gdzie od dawna przełamano nawyki dyskryminujące stanowisko kobiety w społeczeństwie — nikogo już taki fakt nie dziwi.

BG z silnikami rakietowymi

Zapewne wielu z Was wie co to są BG, czyli bomby głębinowe, do czego służą i w jaki sposób działają. Wynalezione i zastosowane po raz pierwszy w toku pierwszej wojny światowej, bomby te — wybuchające na zasadzie hydrostatycznego ciśnienia wody na dowolnej, z góry ustalonej głębokości — okazały się najskuteczniejszym środkiem walki z okrętami podwodnymi — również i w drugiej wojnie światowej. Jednym z ulepszeń tej metody, i to dość rewelacyjnym, było użycie BG z silnikami rakietowymi. Bomba taką — jak pisze radziecki autor B. Łapunow w książce pt. „Rakieta" — zrzuca się z bombowca lecącego na niewielkiej wysokości. Przy wpadaniu bomby do wody włącza się świeca zapłonowa. Zapala ona paliwo rakiety, i bomba kierowana przez żyroskop szybko dąży pod wodą ku podwodnemu okrętowi, który ma zniszczyć.



DZIWY Z GŁĘBIN OCEANU

Maleńki w porównaniu ze swą małżonką jest samczyk głębinowego gatunku ryb Borophryne (powyżej). Samczyk ten pasożytuje na ciele samiczki, gdyż jest do niej przyrośnięty i „włączony" do jej obiegu krwionośnego, razem z nią żyje i razem ginie. Wielkość naturalna samiczki wynosi około 8 cm długości, samczyka — około 2 cm.

Innym przedstawicielem głębinowej fauny jest Gigantactis Macronema. W przeciwieństwie do

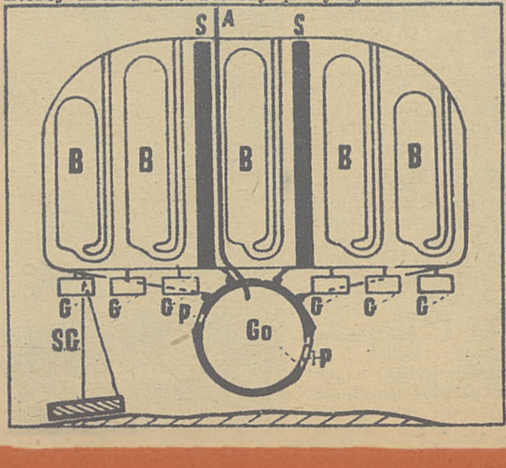


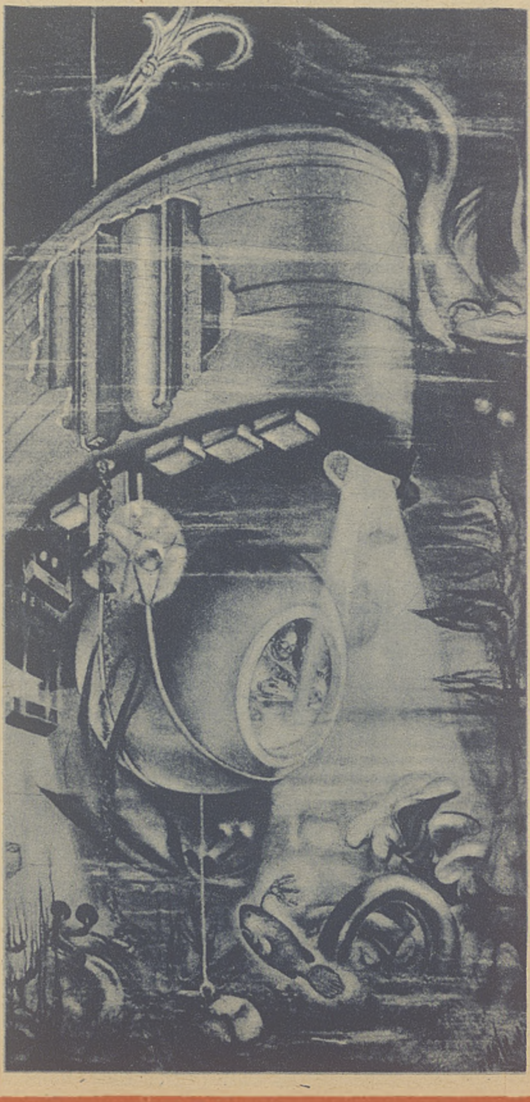
owalnej Borophryne, ryba ta ma kształt strzały, natomiast również i ona jest okazem dziwoląga. Oto z nosa ryby wyrasta długie „lasso", którego koniuszek spełnia rolę... latarni. Tym iluminującym „lassem" Gigantactis Macronema nie tylko oświetla sobie głębinowe czeluście morza, ale i łowi pożywienie.

Oba gatunki ryb znane są jedynie z pojedyńczych egzemplarzy złowionych w Morzu Karaibskim na głębokości 2500 metrów.

PODMORSKI BALON

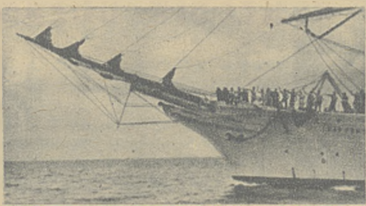
Do grona postępowych uczonych zachodnio - europejskich, współpracujących ze światową Radą Pokoju — należy m. in. prof. Max Cosyns, który wraz z prof. Piccardem skonstruował oryginalny dzwon podwodny, poruszający się w głębinach morskich niczym balon w przestworzach. Dzwon ten — nazwany „Batyskafem" — składa się z dużego zbiornika, pod którym podwieszona jest gondola. We wnętrzu zbiornika, w 5 komorach (B) mieści się 32000 litrów cieczy lżejszej od wody. W miarę wypuszczania cieczy i napełniania komór wodą — batyskaf pogrąża się coraz głębiej. 4000 m głębokości osiąga w ok. 1 godzinę. Piasek, który w balonie służy za balast — jest tu zastąpiony ciężarami (G) o łącznej wadze ponad 14 ton. W miarę potrzeby mogą być one automatycznie zwalniane powodując unoszenie się batyskafu ku górze. Jako dodatkowy balast służą opiłki metalowe umieszczone w 4 silosach (S) po 300 kg w każdym. Gondola (G) ma ściany 15 cm grubości i może wytrzymać ciśnienie nawet na 6000 metrów. Oddychanie zapewniają butle ze sprężonym powietrzem. Przez otwór (P), zabezpieczony szkłem pancernym, uczeni będą mogli obserwować otoczenie oświetlane 2 reflektorami. Jako kotwica służy ciężar (SG) o wadze 150 kg. Dwa małe motorki umożliwiają batyskafowi poruszanie się w promieniu ok. 20 km. Łączność z statkiem macierzystym utrzymywana będzie jedynie przy pomocy krótkofalówki, której antena (A) sterczy powyżej zbiornika.





SŁOWNICZEK
TERMINOLOGII MORSKIEJ UŻYTEJ W TREŚCI NUMERU

BUKSZPRYT — drzewce poziomo lub ukośnie osadzone na dziobie żaglowca (patrz zdjęcie). Służy do zamocowania sztagów, na których podnosi się przednie żagle.



CIEŚNINA — kanał naturalny łączący dwa obszary morskie.

KABELGAT — magazyn lin w międzypokładzie, na samym dziobie statku.

KLUZA KOTWICZNA — mocno okuty otwór w burcie statku, przez który wypuszcza się łańcuch przy kotwiczeniu. Podniesiona patentowa kotwica tkwi trzonem swym w otworze kluzy kotwicznej.

SZKWAŁ — silne, krótkotrwałe uderzenie wiatru. Występuje przeważnie na czole burzy.

SZTORMTRAP — drabina sznurowa na statku wywieszana za burtę, jeśli się chce przyjąć kogoś na pokład z mniejszej jednostki lub jeśli ktoś się chce na mniejszą jednostkę przesiąść (np. pilot).

TAKIELUNEK — olinowanie masztu. Dzieli się na takielunek stały — podtrzymujący i usztywniający maszt oraz takielunek ruchomy, czyli liny służące do stawiania lub opuszczania żagli i manewrowania nimi.

ŻEBROWE OŻAGLOWANIE — inaczej ożaglowanie „Vamarie". Wygląd jego pokazuje zdjęcie. Grotżagiel węższy u dołu niż u góry — nie ma jak widać bomu, a gafel jest specjalnego kształtu, podwójny i wygięty na podobieństwo żebra (stąd żebrowe ożaglowanie). Wewnątrz gafla — wzdłuż jego wygięcia układa się grotżagiel. Ożaglowanie żebrowe ma szereg zalet m. in. jest ono bardzo lekkie, dokładnie wypełnia przestrzeń pomiędzy masztami oraz dobrze pracuje przy górnych wiatrach. Wadą jego natomiast jest wysoki koszt wykonania skomplikowanego gafla oraz duża delikatność potrzebna przy obsłudze. Na zdjęciu polska jednostka tego typu — kecz „Saturn".



ZADANIE SYGNALIZACYJNE
DLA CHĘTNYCH CZYTELNIKÓW

Powracając po przerwie wakacyjnej do naszych zadań dla chętnych Czytelników — zaczniemy od sygnalizacji. Umiejętność tę warto zdobyć, toteż zachęcamy Was do zaopatrzenia się w książkę „Sygnalizacja Morska" S. Gorazdowskiego. Winna ona znaleźć się w bibliotece każdego Koła LM.

Ucząc się na pamięć wyglądu flag sygnałowych napotkacie na trudności w zapamiętywaniu flag odpowiadających pewnym literom lub cyfrom. Istnieje jednak sposób pokonania tych trudności. Trzeba wymyślić i zapamiętać wyraz zaczynający się od danej litery, który by w jakiś sposób kojarzył się z wyglądem właściwej flagi. Na przykład do zapamiętania flagi P (niebieski prostokąt z białym polem pośrodku) nadaje się wyraz „Pusto", ponieważ w środku pola flagi jest rzeczywiście biała plama — a więc pusto. Inny przykład: flaga litery S jest odwrotna niż P. Jest to mianowicie biały prostokąt z niebieskim mniejszym prostokątem pośrodku. Czyż nie utrwali się on Wam w pamięci przy pomocy wyrazu „Studnia" (niebieska woda w studni na białym polu otaczającym studnię?). Oczywiście można wymyślić na P i S inne wyrazy. Nasze obecne zadanie polega na tym, żeby wymyślić pomocnicze wyrazy dla każdej flagi i nadesłać do Redakcji „Młodego Żeglarza".

Zdajemy sobie sprawę, że nie jest to łatwe zadanie i nie dla wszystkich flag uda się wykombinować odpowiednie nazwy. Ale spróbujcie. Zbiorowym wysiłkiem grona Czytelników uda się niewątpliwie opracować cały alfabet, który ogłosimy w „Młodym Żeglarzu". Wśród Czytelników, którzy nadeślą największą ilość trafnych nazw, rozlosowane zostaną nagrody książkowe.

Odpowiedzi należy nadsyłać do dn. 1.X. 51 pod adresem: „Młody Żeglarz", Gdańsk, Wały Piastowskie 24 „Zadanie dla chętnych Czytelników".

Głowiąc się nad sygnalizacją flagową nie zapominajcie o innych sposobach. Zmajstrowanie najprostszej lampy sygnalizacyjnej (patrz str. 14) powinno być ambicją każdego Czytelnika, myślącego poważnie o dostaniu się do szkolnictwa morskiego. Nie lekceważcie też semafora.

ROZWIĄZANIE ZADANIA NR 6

Zmiana paliwa stałego na płynne pozwoli zaoszczędzić na omawianym statku 302 m3 przestrzeni użytkowej oraz 180 ton nośności. (Węgiel ważył 540 t, ropa tylko 360 t). Po przeróbce ładownie statku zwiększą swą pojemność do 3322 m3, a nośność statku wzrośnie do 3780 t.

Za bezbłędne odpowiedzi otrzymają nagrody książkowe:

1) Janusz Kulas, Poznań
2) Stanisław Matosek, wieś Łękawica

*

Nagrody książkowe za dobre rozwiązanie zadania nr 5 z n-ru 5 (maj) otrzymają:

1) Zbigniew Iwaszek, Gdynia
2) Henryk Bernaczyk, Międzychód
3) Jan Klep, Kraków - Czyżyny
4) A. Olech, Wrocław 12

ODPOWIEDZI REDAKCJI

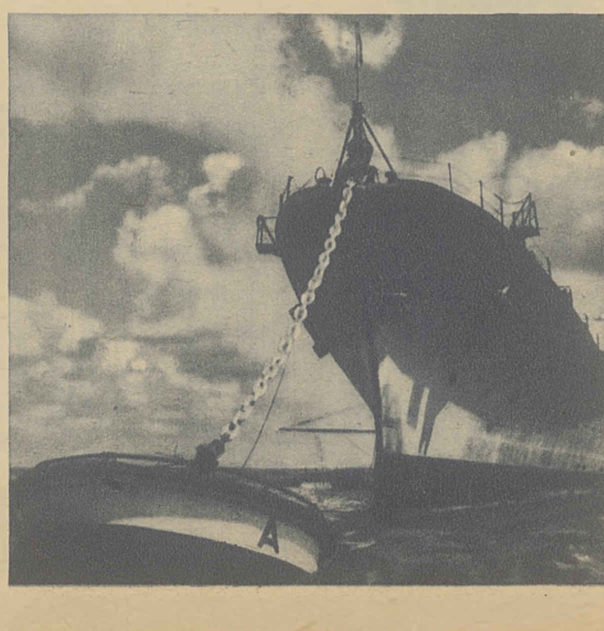
H. Hrynkiewicz, Chrzanów. Prosimy o podanie aktualnego adresu, gdyż książka przyznana Wam za dobre rozwiązanie zagadki z numeru 3/4 „MŻ", wysłana pod adresem: Chrzanów, ul. Paderewskiego 1 — wróciła do redakcji.

Wojciech Chądzyński, Piotrków Tryb. W sprawie brakujących Wam numerów „Młodzieży Morskiej" należy zwrócić się do Ligi Morskiej, Warszawa, ul. Widok 10. Pieniądze odesłaliśmy Wam z powrotem. Dane krążownika „Suffren": rok budowy 1927; wyporność — 10.000 ton (pełna wyporność — 14.400 ton); uzbrojenie główne — 8 dział 203 mm; szybkość — 32 węzły; załoga — 637 ludzi; długość — 194 m; szerokość — 20 m; zanurzenie — 5,4 m.

„Chrobry" z Piotrkowa. Odpowiadamy tylko na część Waszych pytań, odpowiedzi na dalsze zapytania zamieścimy w następnym numerze „Młodego Żeglarza". Tramp: statek pływający w żegludze nieregularnej, nie mający wyznaczonej trasy. O kierunku drogi decyduje port przeznaczenia — zwykle całookrętowego — ładunku wiezionego przez statek. Przeciwieństwem trampa jest statek linii regularnej. Co to jest „beczka" — inaczej boja cumownicza — wyjaśni Wam zamieszczone obok zdjęcie. Na statkach — do zamocowywania cum, szpringów, holi itp. używa się knag oraz polerów podwójnych i pojedyńczych. Ich wygląd i sposób użycia wyjaśnia rysunek na następnej stronie. „Pokój", „Hugo Kołłątaj" i „Curie Skłodowska" są oceanicznymi drobnicowcami, natomiast „Wrocław" jest drobnicowcem średniej wielkości o zasięgu europejskim. Pozdrowienia.

Ireneusz Krawczyński, Cisie. Informator w sprawie przyjęć do szkół morskich wysłaliśmy Wam.

Beczka — inaczej — boja cumownicza

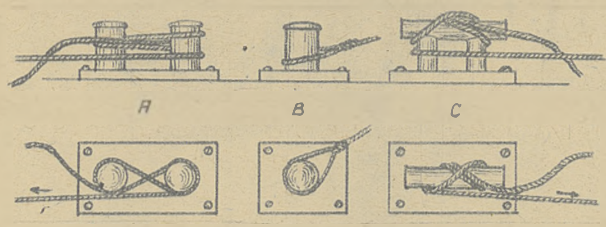


Dane krążownika liniowego ,,Hood": rok budowy 1918; wyporność — 42.100 ton (pełna wyporność 46.200 ton); uzbrojenie główne — 8 dział 381 mm; szybkość — 31 węzłów; załoga — 1.341 ludzi; długość — 262 m; szerokość — 32,2 m; zanurzenie — 8,7 m. ,,Hood" zatonął w roku 1941 zatopiony przez pancernik ,,Bismarck". Pancernik ,,Conte di Cavour" zbudowany w roku 1911, gruntownie przebudowany w latach 1933—1937: wyporność — 23,622 tony; uzbrojenie główne — 10 dział 320 mm; szybkość — 27 węzłów; załoga — 1.040 ludzi; długość — 186 metrów; szerokość — 28 m; zanurzenie 9,1 m. Storpedowany w porcie Tarent w listopadzie 1940 roku, następnie wydobyty i przeholowany do Triestu celem odbudowy. Ostatecznie zniszczony przez bombardowanie lotnicze.

Tadeusz Tengowski — Gdynia - Grabówek. Dziękujemy serdecznie za przysłane plany modelarskie okrętów wojennych oraz za miły list. Wzajemne pozdrowienia.

Kazimierz Łęcki, Żagań. Komplety ,,Żeglarza" z roku 1947—48 są już wyczerpane. Można jeszcze nabyć tylko pojedyncze egzemplarze następujących numerów: rok 1947 — nr. 6; rok 1948 nr. nr. 2 (17), 3 (18), 4 (19) i 2 (23). Zamówienie należy kierować pod adresem: Administracja ,,Młodego Żeglarza", Gdańsk, Wały Piastowskie 24.

Artur Czokajło, Bydgoszcz. Plany łodzi, o którą pytacie, są rozpracowywane i ukażą się w ramach biblioteczki ,,Młodego żeglarza" z początkiem roku 1952. Wszystkie dane dotyczące okrętów wojennych stanowią tajemnicę państwową. Dane techniczne ,,Daru Pomorza": długość wraz z bukszprytem (patrz słowniczek) — 88 m; szerokość — 12,5 m; zanurzenie — 5 m; wysokość najwyższego, środkowego masztu — 49 m; tonaż — 1.561 BRT oraz 524 NRT. Powierzchnia ożaglowania — 1.926 metrów kwadratowych. Oprócz żagli ,,Dar" posiada motor pomocniczy Diesla. M/s ,,Batory" jest statkiem pasażersko - towarowym. Jego tonaż wynosi 14.287 BRT, 8,102 NRT oraz 5,520 DWT; długość maksymalna — 160 m; największa szerokość — 22 m; największe zanurzenie (z pełnym ładunkiem) — 7,5 m. Statek ma 7 pokładów, wzmocnienia przeciwlodowe, garaż dla samochodów, oddzielne pomieszczenia dla poczty i bagażu pasażerskiego. Do napędu służą dwa 9-cylindrowe silniki Diesla o łącznej mocy 12.500 KM. Maksymalna szybkość — 20 węzłów. ,,Batory" ma 832 miejsca pasażerskie, w tym 412 — klasy pierwszej oraz 420 — klasy turystycznej. Wzajemne pozdrowienia.



Poler podwójny, poler pojedyńczy oraz knaga

MŁODY ŻEGLARZ

WRZESIEŃ, 1951 — nr 9

Młodzieżowe pismo popular. - szkol.

LIGI MORSKIEJ

Adres redakcji: Gdańsk, Wały Piastowskie 24, tel. 320-70, wewn. 48; Adres administracji: Gdańsk, Wały Piastowskie, tel. 320-70, wewn. 52. Delegatura w Warszawie, ul. Widok nr 10, tel. 705-29.

REDAGUJE ZESPÓŁ


fot. Komorowski

TREŚĆ NUMERU:

Czasopismo zalecone do bibliotek szkolnych od kl. 7. pismem MINISTERSTWA OŚWIATY Nr OC-441/51 L. dz. Prop. 781/51 z dnia 19 lipca 51.

JAK ZAPRENUMEROWAĆ »MŁODEGO ŻEGLARZA«

Istnieją dwa sposoby prenumeraty:

prenumerata n o r m a l n a i z l e c o n a:

I. W wypadku prenumeraty normalnej należy: kupić w urzędzie pocztowym blankiet czekowy PKO i czytelnie go wypełnić.

Na blankiecie winno się znaleźć:

1) nazwisko i imię wpłacającego, 2) dokładny adres, 3) suma, jaką się wpłaca, 4) ilość egzemplarzy każdego numeru.

5) W rubryce „rachunek czekowy w oddziale PKO" wstawić trzeba numer konta PKO pisma:

PKO I-1907/110 PPK „Ruch", Warszawa, Srebrna 12.

6) W rubryce: „właściciel konta" wpisać należy nazwę „Młody Żeglarz" oraz zaznaczyć, za jakie miesiące wpłacona jest prenumerata.

II. W wypadku prenumeraty zleconej należy zwrócić się do listonosza lub bezpośrednio przy okienku w urzędzie pocztowym, bez przekazu i dodatkowych opłat zamówić prenumeratę zleconą pisma, podając nazwę pisma, ilość egzemplarzy i miesiące, których dotyczy prenumerata oraz wpłacić określoną sumę pieniędzy. Podać przy tym trzeba swój dokładny adres oraz imię i nazwisko.

System prenumeraty zleconej jest w chwili obecnej najdogodniejszy i gwarantuje, że prasę zamówioną otrzymacie w terminie i w ilościach zamówionych.

Żeby otrzymać „Młodego Żeglarza" np.: w październiku, należy go zaprenumerować najpóźniej do 15 września w prenumeracie normalnej albo do 20 września w prenumeracie zleconej.

Przypominamy warunki prenumeraty:

Kwartalnie	**zł.**	**2.55**
półrocznie	**„**	**5.10**
rocznie	**„**	**10.20**

Zakłady Wklęsłodrukowe RSW „Prasa" — Warszawa
Podpisano do druku 13.VIII.1951 2-B-38957

